Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 262

Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 2009

Québec

La notion d'environnement

Les commissions d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission d'enquête remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Mots clés : BAPE, Turcot, infrastructure routière.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009
ISBN 978-2-550-56956-5 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-56957-2 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 11 septembre 2009

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

Il m'est agréable de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 11 mai 2009, était sous la présidence de Michel Germain, avec la participation des commissaires Anne-Marie Parent et Jean-François Longpré.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements qui ont été ajoutés au dossier par la commission au cours de son enquête. L'analyse tient compte des préoccupations, de l'opinion et des suggestions des participants à l'audience publique.

À cet égard, la commission d'enquête soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des précisions ou des modifications, avant l'émission éventuelle des autorisations gouvernementales.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Pierre Renaud

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 10 septembre 2009

Monsieur Pierre Renaud
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de reconstruction du complexe Turcot.

Je tiens à exprimer mon appréciation aux personnes et aux groupes qui se sont intéressés aux travaux de la commission d'enquête en posant des questions, en déposant un mémoire ou en fournissant de la documentation. Je remercie également les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public. En terminant, je fais part de ma reconnaissance à mes collègues Anne-Marie Parent et Jean-François Longpré ainsi qu'aux membres de l'équipe qui nous ont accompagnés tout au long de nos travaux.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes salutations les plus distinguées.

Le président de la commission
d'enquête,

Michel Germain

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Table des matières

Introduction 1

Chapitre 1 Le contexte de réalisation du projet 3

La raison d'être du projet 3
Le rôle du complexe Turcot 3
L'état de l'infrastructure routière 4
Les objectifs recherchés 4
Les solutions de réalisation 5

Le phasage des travaux 7

L'aménagement du territoire 8
Le projet de schéma d'aménagement 8
Les plans d'urbanisme 9

Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des participants 15

La raison d'être du projet 15

Les répercussions du projet 17
Les acquisitions résidentielles 17
Les acquisitions commerciales et les accès 20
Les pertes foncières et fiscales 20
L'enclavement et les effets sur la vie de quartier 23
La mobilité et la sécurité des piétons et des cyclistes 23
Les aspects visuels 24
La santé 25
Les désagréments pendant la construction 28

Le transport durable 29
Un projet jugé dépassé 29
La place de l'automobile 30
Vers un transfert modal 32
Un manque de vision 34
Les gaz à effet de serre 35

L'intégration du complexe dans la trame urbaine 36

L'intégration visuelle 36
Les voies cyclables et piétonnières 36
La falaise Saint-Jacques et les espaces verts 37
La cour Turcot 39
Les sols contaminés 39
Des propositions pour le réaménagement du complexe 39

La consultation et la participation 41

La Loi sur le développement durable 42

Un projet réalisé en partenariat public-privé 43

Le coût du projet 44

Chapitre 3 Les répercussions du projet 45

Les acquisitions immobilières 46
La procédure d'acquisition 46
Les acquisitions prévues 46
Des solutions pour minimiser les acquisitions 48
Le programme de relogement 52
Les répercussions des acquisitions 54

La qualité de vie 56
Le climat sonore 56
La qualité de l'air 62
Les terrains contaminés 76
La sécurité aux environs du complexe Turcot 78
La circulation pendant les travaux 80

L'aménagement 82
L'intégration au paysage 82
L'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques 86
Les espaces verts 88
Le sentier multifonctionnel 91
L'enclavement urbain 93
Le développement de la cour Turcot 98
L'accès à l'arrondissement de LaSalle 101

Chapitre 4 Le transport routier 103

La fluidité de la circulation 103
La prévision tendancielle des déplacements 103
La congestion du réseau routier 106
Les répercussions du projet sur la circulation 107
Le transport en commun 110

La gestion des déplacements 114
Les déplacements dans la région métropolitaine 114
Les boulevards urbains 115

Les gaz à effet de serre 116
Les émissions au Québec 116
L'impact du projet sur les émissions de GES 118
La compensation des GES résultant du projet 119

Chapitre 5 Le partenariat et la participation 121

La consultation 121

Le mode de réalisation du projet 123

L'information du public en phase de construction 124

La surveillance et le suivi 125

Conclusion 127

Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat 131

Annexe 2 La documentation 143

Bibliographie 161

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 Le complexe Turcot existant 11

Figure 2 Projet de reconstruction proposé du complexe Turcot 13

Figure 3 Secteur Cazelais proposé 21

Figure 4 Coupe rue Cazelais — Phase trois des travaux 49

Figure 5 Zone de bruit 59

Figure 6 Nombre moyen de jours par mois où les concentrations d'ozone et de particules fines ont été élevées à au moins une station de mesure dans la région Montréal–Laval, de 2001 à 2006 66

Figure 7 Les unités de paysages 83

Figure 8 Coupe falaise Saint-Jacques et piste multifonctionnelle — Rue Irwin 95

Figure 9 Secteur De La Vérendrye proposé 99

Tableau 1 Principales sources de pollution responsables du smog 65

Tableau 2 Les incendies de forêt au Québec et les avertissements de smog à Montréal entre 2002 et 2008 71

Tableau 3 Part de marché des transports collectifs 104

Tableau 4 Déplacements dans la région métropolitaine de Montréal 105

Tableau 5 Débits journaliers moyens annuels en 2016 108

Tableau 6 Évolution des émissions de GES au Québec de 1990 à 2006 117

Tableau 7 Actions de réduction ou d'évitement d'émissions de GES 119

Introduction

Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Transports a transmis en mai 2007 un avis de projet relatif à la reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La ministre, M^{me} Line Beauchamp, a émis au cours du même mois une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que le promoteur devait préparer. L'étude d'impact a été jugée recevable par la ministre en mars 2009. Par la suite, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a rendu public le dossier relatif au projet au cours d'une période d'information et de consultation du dossier par le public tenue du 24 mars au 8 mai 2009. Durant cette période, 31 requêtes d'audience publique ont été adressées à la ministre.

Le 16 avril 2009, la ministre confiait au BAPE le mandat de tenir une audience publique sur ce projet et de lui faire rapport de ses constatations et de son analyse. Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public pour certains projets.

Le président du BAPE, M. Pierre Renaud, a constitué une commission d'enquête dont les travaux se sont déroulés du 11 mai au 11 septembre 2009. Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu à Montréal. Lors de la première partie, la commission a tenu sept séances, du 11 au 14 mai 2009, afin que le promoteur et des personnes-ressources venant de divers ministères et organismes répondent aux interrogations du public et de la commission. La seconde partie de l'audience publique a permis aux participants d'exprimer leurs préoccupations et leurs opinions sur le projet au cours de huit séances qui se sont déroulées du 15 au 19 juin 2009. La commission a reçu 105 mémoires, dont 79 ont été présentés. À ceux-ci s'ajoutent 5 présentations verbales sans mémoire (voir l'annexe 1).

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête a réalisé son analyse à partir des renseignements contenus dans les dossiers constitués par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La commission s'est également basée sur l'information

et la documentation déposées au cours de l'audience publique (voir l'annexe 2) et sur ses propres recherches.

La commission d'enquête du BAPE a porté une attention particulière à l'insertion du projet dans les milieux humain et naturel. À cet effet, les seize principes du développement durable énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable* (L.R.Q., c. D-8.1.1), lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, ont été pris en compte dans l'analyse du projet.

Une commission d'enquête n'est pas un tribunal et elle ne prend pas de décision. Son mandat est d'examiner et d'analyser les répercussions environnementales du projet. Son rôle est de proposer des avis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs afin d'éclairer les recommandations qu'elle fera au Conseil des ministres. Enfin, la commission formule dans son rapport des constats et des avis. Un constat représente un fait alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission.

Chapitre 1 Le contexte de réalisation du projet

Le présent chapitre examine le contexte de réalisation du projet. Traitant d'abord de la raison d'être du projet, il examine le rôle du complexe Turcot et de ses différentes composantes dans le réseau routier de la région métropolitaine. La commission d'enquête aborde ensuite l'état des infrastructures actuelles et les objectifs recherchés par le ministère des Transports, ainsi que les options qui lui sont offertes pour assurer le maintien de la circulation pendant les travaux.

Elle analyse par la suite le contexte de réalisation du projet au regard des aspects réglementaires de l'aménagement du territoire pour la région métropolitaine. La commission considère principalement le Schéma d'aménagement de Montréal, le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et, enfin, le Plan d'urbanisme de Montréal.

La raison d'être du projet

Le projet comprend la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, ainsi qu'un tronçon de 7 km des autoroutes 20 et 720 et un autre de 3 km sur l'autoroute 15 (figures 1 et 2). La reconstruction s'échelonnerait sur sept ans, soit de la fin de 2009 à 2016. L'échangeur Turcot pourrait être fonctionnel au début de 2015. Le promoteur vise autant que possible à maintenir les services routiers et ferroviaires pendant les travaux. Le coût du projet est estimé à 1,5 milliard de dollars, incluant les coûts de préparation, d'acquisition de propriétés immobilières, de décontamination des terrains, de construction et d'aménagement paysager.

Le rôle du complexe Turcot

Par sa position géographique, le complexe Turcot constitue un carrefour majeur vers l'Ontario et la frontière canado-américaine. Avec le passage de 290 000 véhicules par jour, il occupe une fonction stratégique en étant le plus important point de convergence en transport au Québec. Il permet l'accès à la circulation entre les autoroutes 15, 20 et 720. Il relie, via l'autoroute Décarie, le nord de l'agglomération au centre-ville de Montréal, à la Rive-Sud et à l'autoroute 20 en direction ouest. Tout en reliant l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau et le centre-ville de Montréal, il joue un rôle modal dans le transport routier des personnes et des marchandises sur

l'île de Montréal et également au sein de la région métropolitaine. Localement, il facilite les déplacements vers différents pôles urbains, institutions, parcs industriels comme à Saint-Laurent et à LaSalle, notamment pour le transport des marchandises dans la région métropolitaine de Montréal (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 46 ; DA31 ; PR3.1, p. 11 et 173 à 182).

L'état de l'infrastructure routière

À l'époque de la construction de l'échangeur Turcot, les contraintes imposées par la falaise Saint-Jacques, les besoins de dégagement vertical pour assurer le trafic maritime sur le canal de Lachine et le maintien des activités ferroviaires de la cour de triage Turcot ont nécessité la construction de structures aériennes. C'est principalement pour ces raisons que l'on dénombre 28 structures totalisant 25 voies et bretelles avec des hauteurs moyennes de 18 m.

Construites en béton dans les années 1960, les infrastructures seraient en fin de vie utile. Le promoteur appuie ce constat par une hausse des dépenses d'entretien qui augmentent annuellement. Ainsi, de 2000 à 2004, les coûts d'intervention sur le complexe sont passés de 1,08 million de dollars à 11,39 millions et, depuis 2005, les dépenses sont en progression, atteignant 20 millions en 2008.

Les réparations provoquent congestion, fermetures de voies, détours dans les quartiers adjacents et problèmes de sécurité, en plus d'augmenter les émissions de polluants et le bruit dans les quartiers limitrophes. De 2000 à 2004, le nombre moyen de jours d'intervention dans le complexe aurait été de moins de 10 par année alors que, pour 2007 et 2008, ce nombre atteindrait plus de 100 jours chaque année.

Les principaux problèmes résultant du vieillissement que connaît le complexe Turcot découlent du mauvais état du béton et des poutres caissons qui subiraient des dégradations par la déficience du drainage, le gel-dégel, les effets des sels de déglaçage et l'importante circulation de véhicules. Quant aux structures, elles ne répondraient plus aux normes sismiques (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 46 ; PR3.1, p. 21 ; DA4, p. 14).

Les objectifs recherchés

L'opportunité d'apporter des améliorations au complexe Turcot a guidé le promoteur pour le choix des scénarios. Les principaux éléments qu'il a considérés sont l'amélioration de la qualité de vie (bruit, qualité de l'air et paysage urbain) des personnes résidant à proximité et l'accès aux divers pôles d'activité, permettre le développement des terrains sous-utilisés et, enfin, favoriser de nouveaux usages à

proximité de l'infrastructure routière tout en augmentant la desserte en transport en commun, en transport actif et la sécurité routière (PR3.1, p. 22).

En outre, la volonté d'améliorer la sécurité autant des usagers que des riverains tout en maintenant la capacité routière, de protéger les milieux sensibles tels que la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine et de réutiliser les matériaux de démolition aurait été considérée. La recherche d'un concept de structure permettant une plus grande longévité à un plus faible coût d'entretien fait également partie des objectifs (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 51).

Enfin, en ce qui a trait à la sécurité routière et bien que ces infrastructures ne figurent pas parmi les plus accidentogènes de la métropole, le promoteur désire corriger certaines configurations afin de les rendre plus sécuritaires, comme les entrées et sorties à gauche (autoroute 20 et autoroute 720 vers le centre-ville en provenance l'autoroute 15). Il en est de même pour des problèmes associés à la géométrie tels que la mauvaise visibilité et le rayon de courbure de certaines bretelles ou encore les problèmes d'ordre signalétique dont le marquage et les panneaux surchargés d'information (PR3.1, p. 24 et 25).

Les solutions de réalisation

Le promoteur a envisagé deux types de solution : la réparation et la reconstruction.

La réparation ne permettrait pas de modifier la configuration des ouvrages pour répondre aux objectifs mentionnés précédemment. Le seul avantage serait l'étalement dans le temps des coûts de réparation. Cette option comporterait des désavantages tels que des interventions ponctuelles prolongées entraînant une fermeture temporaire de voies et, par conséquent, des impacts sur la circulation régionale et le débordement de la circulation dans le réseau local. De plus, cette solution n'éviterait pas la reconstruction du complexe à long terme (PR3.1, p. 27).

La reconstruction permettrait de modifier les profils de l'échangeur et des voies d'accès et de déplacer les voies ferroviaires et l'autoroute 20 pour désenclaver la cour Turcot. Elle offre également la possibilité d'abaisser les structures, la contrainte du dégagement vertical au-dessus du canal de Lachine ayant été réduite à 6,7 m. Selon le promoteur, des structures en remblai augmentent de beaucoup la durée de vie du complexe. Toutefois, cette option nécessiterait à court terme des investissements importants.

Quatre scénarios de reconstruction ont été étudiés par le promoteur :

1. Le premier scénario est la reconstruction selon la géométrie actuelle avec des structures aériennes, une reconstruction entièrement en structure poutres et dalles, supportée par des piliers. Dans ce scénario, les voies ferrées demeurent inchangées et le dégagement au-dessus du canal de Lachine est de l'ordre de 20,8 m alors que les voies de l'autoroute 20 demeurent dans le même sens non traditionnel. Ce scénario ne permettrait pas l'amélioration du paysage urbain ni une réduction des coûts d'entretien. En dollars de 2006, le coût serait de 1 427 millions de dollars et les travaux s'échelonneraient sur une période de six ans.

2. Comme deuxième scénario, le promoteur a évalué l'abaissement général du profil de l'échangeur Turcot avec le déplacement des voies ferrées principales près de la falaise Saint-Jacques. Les voies de circulation sur l'autoroute 20 sont inversées par rapport à la situation actuelle. Ainsi, le secteur De La Vérendrye et l'échangeur Angrignon sont réaménagés en remblai ainsi qu'une portion importante de l'autoroute 720. S'échelonnant sur une période de cinq ans, le coût serait de l'ordre de 858 millions de dollars.

3. Comme troisième scénario, il a été envisagé de procéder à l'abaissement général du profil de l'échangeur et de maintenir le corridor ferroviaire existant. L'acheminement actuel des mouvements est conservé malgré un abaissement général des voies de circulation de l'échangeur Turcot et du secteur De La Vérendrye, construit en remblai et décalé vers le nord par rapport à la situation existante. L'échangeur Angrignon est reconstruit en remblai, alors que le sens des voies de circulation de l'autoroute 20 demeure inchangé. Il nécessite la reconstruction de l'échangeur Montréal-Ouest au niveau du sol. S'échelonnant sur une période de huit ans, ces travaux se chiffreraient à 1 277 millions de dollars.

4. Le quatrième scénario prévoit l'abaissement général des voies de circulation sur des remblais. Les quatre voies du Canadien national sont déménagées près de la falaise Saint-Jacques de même que les voies de circulation de l'autoroute 20 qui sont réaménagées dans le sens habituel de la circulation à droite. L'échangeur Angrignon est déplacé de part et d'autre de la structure existante et l'échangeur Montréal-Ouest est mis au niveau du sol. Finalement, l'autoroute 720 est abaissée et reconstruite en remblai. Ce scénario désenclave la cour Turcot. S'échelonnant sur sept ans, les travaux seraient de l'ordre de 887 millions de dollars (PR3.1, p. 28 à 31).

Tôt dans le processus de planification, la reconstruction se serait démarquée comme étant plus avantageuse, non seulement quant aux coûts de réalisation, mais à la possibilité d'améliorer la sécurité, la fiabilité et l'intégration du projet dans un

environnement diversifié. La présence de friches urbaines sous les structures actuelles et dans la cour de triage Turcot permettrait la construction d'une nouvelle structure « au sol » (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 47).

Le quatrième scénario a été retenu par le promoteur et a fait l'objet d'une étude d'impact. Après l'avoir retenu, le promoteur a réalisé une analyse multicritères selon ses propres valeurs socio-technico-économiques afin de vérifier la pertinence de son choix (DA35.1 ; PR3.1, p. 32).

Par la suite, le promoteur a cherché à optimiser ce scénario à la lumière de consultations tenues auprès de la population locale et des partenaires (Villes, Société de transport de Montréal, Agence métropolitaine de transport, Canadien national, Parcs Canada et Centre universitaire de santé McGill). Certains changements ont été apportés à la suite de ces consultations, tel l'ajout d'une voie réservée pour autobus sur l'autoroute 20. Le promoteur se dit toujours en processus d'écoute et de révision (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 47 et 48).

Le coût du projet initialement chiffré à 887 millions de dollars a été réactualisé à 1,5 milliard.

- *La commission d'enquête constate que le promoteur a retenu un scénario de reconstruction qui lui permet d'atteindre les objectifs qu'il avait fixés au départ.*

Le phasage des travaux

À plusieurs reprises, le promoteur a rappelé en audience publique que le phasage[1] des travaux était évolutif et qu'il pouvait être modifié puisque le projet était au stade d'avant-projet préliminaire. Au cours de la préparation des plans et devis, le phasage serait mieux défini. Toutefois, le promoteur a toujours maintenu son objectif de maintenir la circulation durant la construction prévue sur sept ans. Les travaux seraient réalisés de manière à maintenir le service pour les usagers sur les infrastructures existantes. Une grande partie des nouvelles structures seraient construites sous ou à côté de celles existantes.

Les quatre phases principales des travaux seraient subdivisées en quatorze sous-phases. Le promoteur prévoit, selon le phasage actuel, réaliser 65 % de voies à côté des structures actuelles et 35 % sur les structures existantes. La première phase comporte la construction des structures et sections dans l'échangeur Turcot, l'autoroute 720 et de l'échangeur De La Vérendrye. Cette phase s'échelonnerait sur

1. Le ministère des Transports utilise le terme « phasage » en parlant des différentes phases du projet.

environ trois ans, de l'automne de 2009 à l'été de 2012. Les travaux seraient requis avant la phase 2 qui viserait à maintenir la circulation vers le centre-ville et l'autoroute 20. C'est pendant cette deuxième phase, d'une durée approximative de deux ans, que seraient avancés les travaux dans l'échangeur De La Vérendrye et le déplacement définitif des voies ferrées du Canadien national plus au nord.

La phase 3, d'une durée d'un an, de l'automne de 2014 à 2015, permettrait la mise en service des nouvelles voies et bretelles de l'échangeur Turcot et De La Vérendrye. C'est pendant cette phase que se terminerait la démolition des structures existantes de l'échangeur Turcot et De La Vérendrye. Le secteur de l'autoroute 720 serait alors parachevé alors que les travaux se poursuivraient dans le secteur de Montréal-Ouest. Enfin, de l'automne de 2015 à l'automne de 2016, pendant la phase 4, les travaux des échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest seraient complétés ainsi que l'ensemble des liens municipaux et des travaux d'aménagement paysager (PR3.1, p. 61 et 62 ; DA5 ; DA5.1).

La reconstruction s'échelonnerait de l'automne de 2009 à la fin de 2016. L'échangeur Turcot pourrait toutefois être fonctionnel dès 2015. La complexité des travaux a suscité des préoccupations en audience publique. Des participants, dont un architecte, estiment que le promoteur n'aurait pas correctement évalué toute la logistique et que des problèmes majeurs pourraient empêcher de maintenir la circulation en tout temps (M. Pierre Brisset, DM3). Le promoteur considère au contraire que ces problèmes auraient été pris en compte (M. Alain-Marc Dubé, DT6, p. 38 à 40).

- *La commission d'enquête constate que le promoteur a prévu un phasage complexe des travaux afin de perturber le moins possible la circulation pendant les travaux et que la planification de ce phasage est évolutive.*

L'aménagement du territoire

Le projet de schéma d'aménagement

Le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Montréal de 2005, non en vigueur actuellement et n'ayant pas remplacé le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal encore en vigueur, reconnaît que le mode d'urbanisation des agglomérations nord-américaines favorise et parfois même commande l'utilisation de l'automobile au détriment des autres modes de transport des personnes. Parallèlement, les transformations économiques engendrent un accroissement du

transport des marchandises davantage axé sur le camionnage. Il en résulte une pression accrue sur le réseau routier et une utilisation limitée du transport collectif.

Par ailleurs, le projet de schéma favorise une approche intégrée de l'aménagement et du transport dans le choix de nouveaux accès au réseau autoroutier métropolitain et la modification aux accès existants. Le choix d'implanter un nouvel accès ou de modifier un accès existant vise donc à consolider et à structurer le milieu urbain au-delà du seul point de vue du transport.

Ainsi, une consolidation du milieu urbain par la densification y est souhaitée pour permettre une utilisation maximale des infrastructures et des équipements publics. Tout en reconnaissant l'important rôle du pôle de l'agglomération que constitue le centre-ville de Montréal, le projet de schéma favorise les interventions visant l'optimisation des réseaux et des services de transport. À cet effet, le projet de schéma privilégie l'amélioration du réseau et du service de transport collectif, dans la perspective d'un développement durable de la région métropolitaine.

Les plans d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et ses chapitres d'arrondissements, adopté en 2004, présente la vision d'aménagement et de développement du territoire de la ville de Montréal. Les orientations liées au projet sont d'améliorer la qualité des milieux de vie existants, de consolider et de mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés, d'assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain, de préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel, d'atténuer les nuisances générées par les activités urbaines dans le milieu environnant et, enfin, d'assurer un aménagement adéquat dans les secteurs de contraintes. Il prévoit aussi un usage intensif du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et particulièrement du transport en commun. La Ville reconnaît le transport collectif comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal. Certains secteurs sont définis au Plan d'urbanisme comme ayant une portée « panmontréalaise » dont ceux du canal de Lachine, de Glen et de Turcot (DB7, p. 33 et annexe).

Par ailleurs, dans la mise en valeur à titre de secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le Plan d'urbanisme de Montréal appuie le réaménagement des échangeurs Turcot et Angrignon. Il est clairement tenu compte dans le Plan d'urbanisme des cours Glen et Turcot qui méritent une approche d'aménagement globale et concertée, puisqu'ils sont intimement liés au présent projet. Le Centre universitaire de santé McGill dans la cour Glen sera d'ailleurs situé en bordure du complexe Turcot (DB7, p. 48 et 271).

Le Plan se fixe comme « balise » d'analyser la possibilité de déplacer vers la falaise les voies ferrées ainsi que les voies autoroutières afin d'améliorer le potentiel d'accessibilité et de développement de la cour Turcot à partir du réseau existant (*ibid.*, p. 273).

Enfin, la cour Turcot et le secteur De La Vérendrye sont zonés « secteur industriel et secteur industriel extensif » permettant le développement de pôles d'emplois dans ces secteurs situés près des réseaux autoroutiers (*ibid.*, carte 2.4.1). Plus spécifiquement, le Plan d'urbanisme prévoit favoriser l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et une certaine densité de construction tout en améliorant l'accessibilité (*ibid.*, p. 271). Toutefois, en audience publique, sans préciser ses intentions, la Ville de Montréal a fait part de son ouverture pour un écoparc industriel et un développement résidentiel dans la cour Turcot (M. Gérald Tremblay, DT10, p. 11 ; DM82, p. 15).

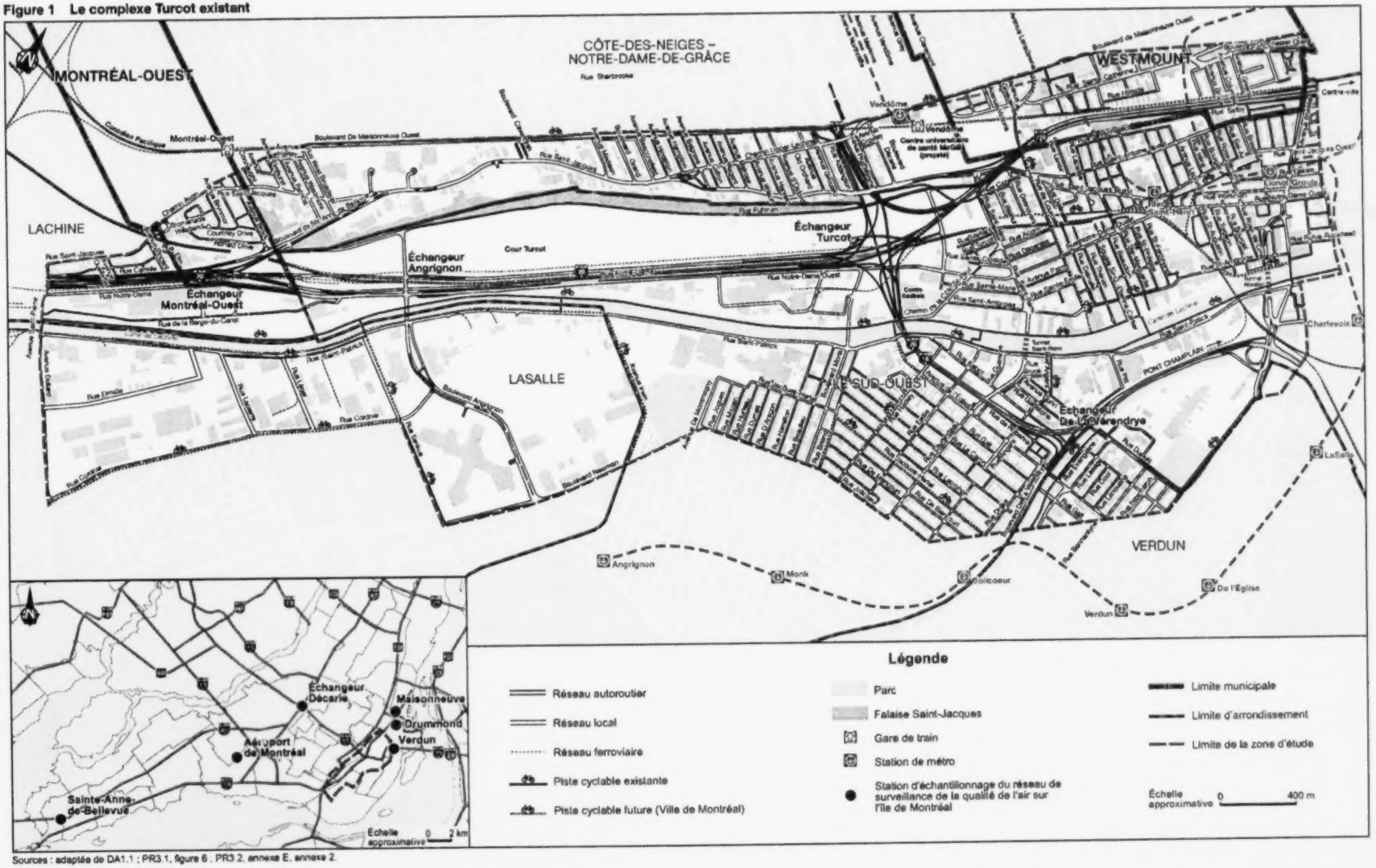
Quant à la protection des quartiers ayant une valeur patrimoniale, le Plan d'urbanisme ne se limite pas aux éléments anciens présentant une valeur exceptionnelle. Il comprend également des immeubles et des secteurs d'intérêt relevant du patrimoine moderne ou industriel qui témoignent du caractère et de l'histoire des villes et arrondissements (DB7, p. 151).

Les Villes de Westmount et de Montréal-Ouest ont dans leur plan d'urbanisme respectif des visions analogues à celle de la Ville de Montréal. Plus particulièrement, les orientations du Plan d'urbanisme de Westmount liées au projet sont de deux ordres. Tout d'abord, il y a les préoccupations posées par la présence de l'autoroute 720 sur la qualité de vie des résidants. Ensuite, il y a la volonté de revitaliser le secteur de la rue De Richelieu, situé au sud de l'autoroute, en y permettant le développement d'une industrie légère ou de résidences (Projet de plan d'urbanisme de Westmount (2007), p. 11 et 30). De son côté, la Ville de Montréal-Ouest est particulièrement préoccupée par la circulation en transit vers l'autoroute 20 (Plan d'urbanisme de Montréal-Ouest (2009), p. 37).

La Ville de Montréal a souligné dans son mémoire l'importance que le projet soit bien arrimé avec les visions d'aménagement du territoire, notamment l'évitement des acquisitions en milieu résidentiel, l'amélioration du milieu de vie, le remaillage du tissu urbain et le rehaussement de l'image de Montréal (DM82, p. 9 et 10). Les Villes de Westmount et de Montréal-Ouest ont mentionné des préoccupations similaires dans leur mémoire (DM30 et DM73).

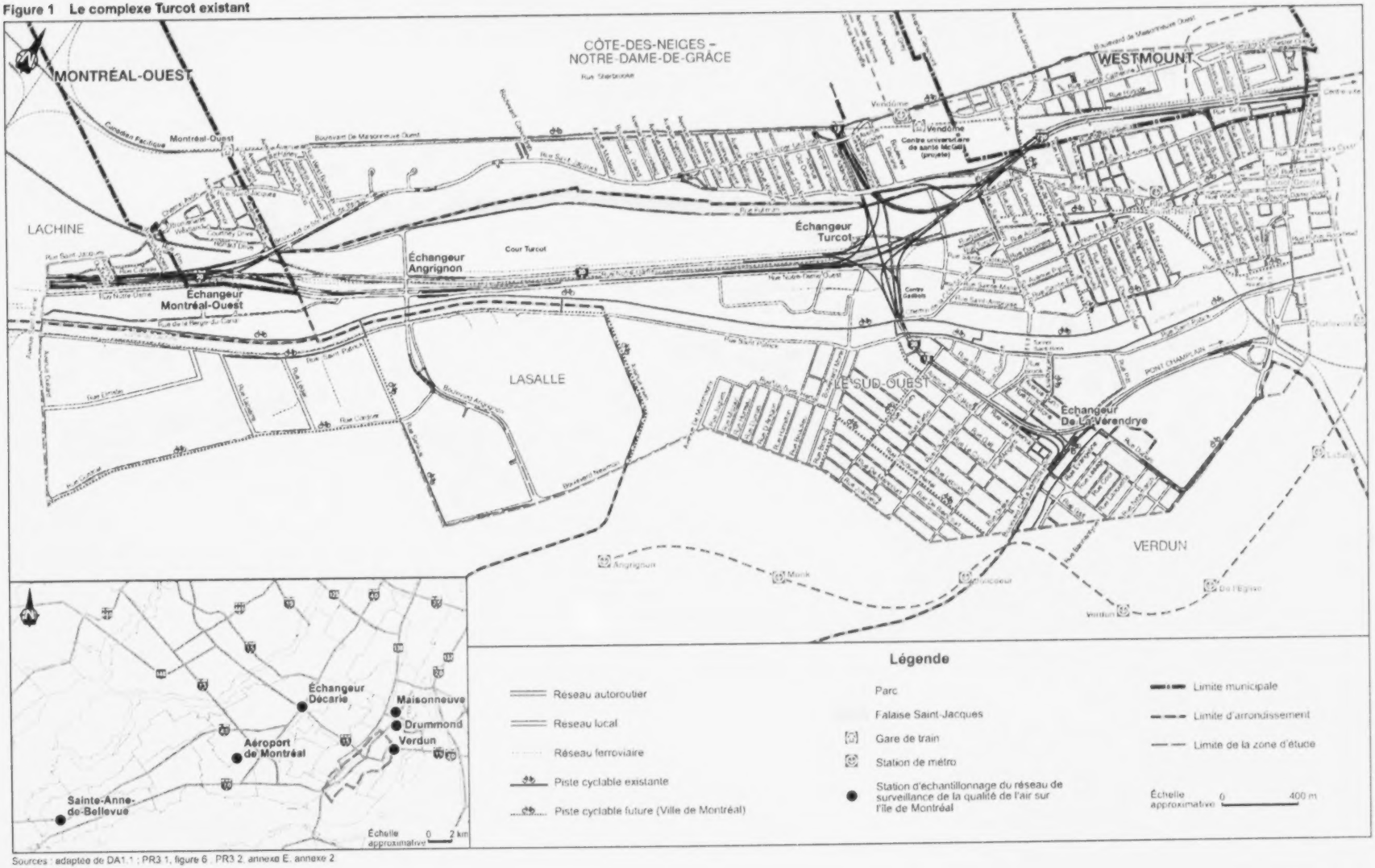
- *La commission d'enquête constate que, selon l'information dont elle dispose, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement du territoire dans les villes concernées mais que des améliorations ou des garanties sont souhaitées.*

Figure 1 Le complexe Turcot existant



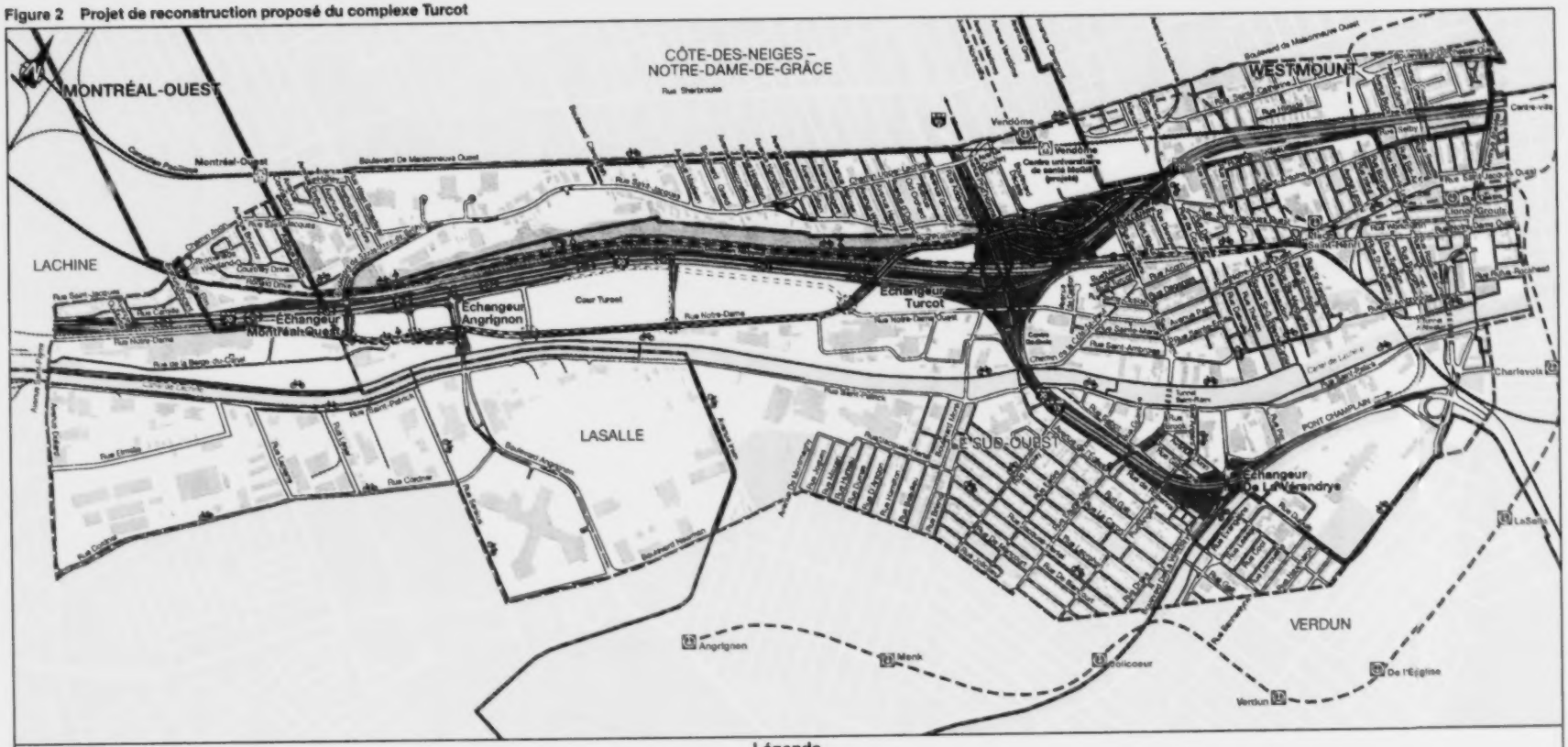
Sources : adaptée de DA1.1 ; PR3.1, figure 6 ; PR3.2, annexe E, annexe 2.

Figure 1 Le complexe Turcot existant



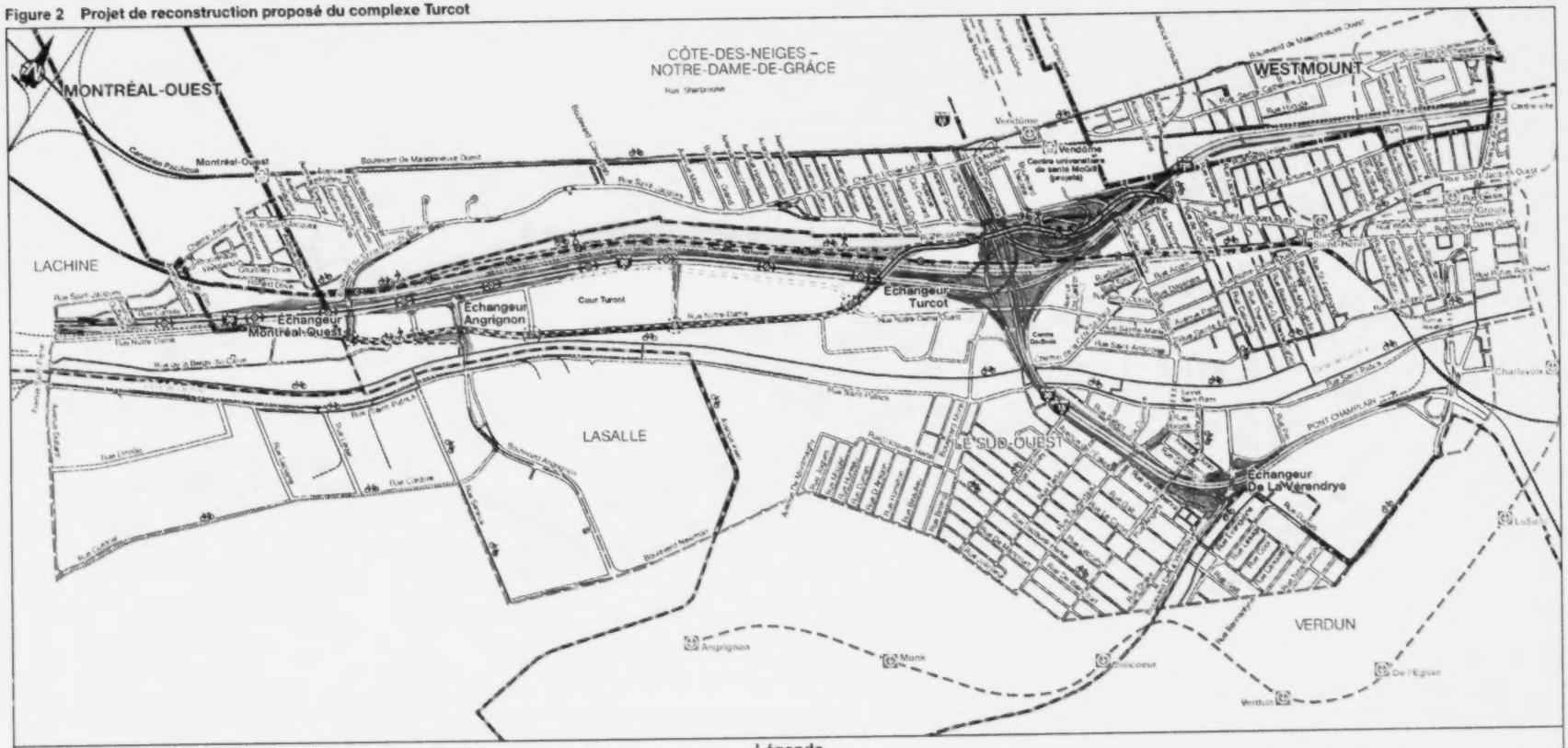
Sources : adaptée de DA1.1 ; PR3.1, figure 6 ; PR3.2, annexe E, annexe 2

Figure 2 Projet de reconstruction proposé du complexe Turcot



Sources : adaptée de DA1.1 ; PR3.1, figure 6 .

Figure 2 Projet de reconstruction proposé du complexe Turcot



Sources : adaptée de DA1.1 ; PR3.1, figure 6

Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des participants

Le présent chapitre est une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants. Leurs interventions ont principalement porté sur la raison d'être du projet, ses répercussions sur le milieu humain ainsi que sur les choix relatifs au transport pour la région métropolitaine. L'intégration urbaine du complexe Turcot et le processus de consultation par le promoteur ont également été abordés, de même que la conformité du projet au regard du développement durable, le mode de réalisation en partenariat public-privé et le coût du projet.

La raison d'être du projet

D'entrée de jeu, un grand nombre de participants reconnaissent la nécessité de la réfection des infrastructures actuelles en raison de leur vétusté. La Commission scolaire de Montréal admet :

> L'échangeur Turcot ne se porte pas bien. Vieillissant, en fin de vie utile, à l'agrégat se détachant par galettes : les nombreuses interventions le démontrent assurément. Tous reconnaissent que la situation actuelle ne peut perdurer. Il faut le répéter et ne pas l'oublier : l'échangeur Turcot n'est pas en bon état !
> (DM52, p. 2)

Le CLD de Lachine juge « carrément dangereuse » la structure (DM102, p. 7). La Conférence régionale des élus de Montréal soutient qu'il est grand temps de reconstruire le complexe Turcot pour des questions de sécurité, mais aussi pour améliorer la fluidité (DM104, p. 3).

L'Association du camionnage du Québec rapporte qu'à l'instar des grandes métropoles le système routier de l'agglomération montréalaise connaît une congestion chronique qui afflige « énormément l'économie régionale. Les nouvelles études du ministère des Transports établissent à plus de 1,4 milliard de dollars par année les pertes économiques liées à l'encombrement du système routier » (DM83, p. 5). La Conférence régionale des élus de Montréal souligne à ce titre que « le complexe Turcot est un nœud de communication stratégique pour le développement économique de Montréal, voire de tout le Québec » (DM104, p. 3).

Par ailleurs, la Fédération des chambres de commerce du Québec souligne :

> Les coûts de réfection et d'entretien, de même que le nombre d'interventions pour assurer le maintien des structures en état et la sécurité de l'ensemble des usagers et de la population ne cessent d'augmenter et atteignent des millions de dollars annuellement. [...] il a été clairement démontré qu'une reconstruction complète des structures de ce secteur était plus avantageuse autant en termes de coût, de durée des interventions et d'impacts sur le milieu.
> (DM8, p. 3)

En contrepartie, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest ne souscrit pas à la « situation d'urgence invoquée par le promoteur pour accélérer l'approbation d'un projet qui doit être revu et corrigé par toutes les parties concernées avant d'être mis en œuvre » (DM54, p. 12). Une participante renchérit : « Il faut gagner du temps pour avancer dans ce projet de reconstruction mais, au lieu de se lancer dans la démolition, commençons par épargner la structure actuelle en allégeant le volume et le poids de la circulation pour prolonger sa durabilité » (M^{me} Claire Gagnon, DM27, p. 4).

Le Comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles recommande de renforcer la structure existante pour en prolonger la vie utile de dix à quinze ans. Cette période pourrait servir « à améliorer l'offre en transport en commun, à lancer un débat public sur le transport, le développement urbain, le développement d'une trame verte » (DM57, p. 20).

Selby Campus inc. estime que le complexe existant, notamment l'autoroute 720, est fiable, fonctionnel et que le promoteur devrait lui assurer sa longévité en apportant l'entretien nécessaire (DM47, p. 5). Selon son représentant, le projet correspond à de la dilapidation de fonds publics et il désapprouve la démolition de ce « bien public que nous avons déjà payé [...]. Ça n'appartient pas au ministère des Transports, [...] ça appartient aux Québécois » (M. Roland Hakim, DT13, p. 23).

Un participant demande que les travaux soient limités à ce qui est vraiment nécessaire immédiatement, soit la réfection des échangeurs Turcot et De La Vérendrye. Selon lui, il faut éviter le syndrome du Titanic « où là on a un beau navire, gros et beau, qui traverse son premier voyage et qui coule parce qu'on était trop orgueilleux » (M. Pierre Brisset, DT8, p. 30). Enfin, devant l'empressement du promoteur, un participant croit que celui-ci est atteint du « syndrome de la pépine » qui pourrait aboutir à des problèmes (M. Jean-Claude Lanthier, DT13, p. 3).

Les répercussions du projet

Les acquisitions résidentielles

Les émotions des résidants qui seraient délogés

Rappelant les quelque 6 000 personnes déplacées pour la construction du complexe Turcot dans les années 1960, des participants expriment une impression de déjà vu. Le Comité des résidants du 780 rue Saint-Rémi rapporte que, lors d'une des premières rencontres avec les citoyens de Saint-Henri, le promoteur avait mentionné qu'il n'y avait « plus d'expropriations sauvages comme à l'époque des années 1960 » (DM37, p. 2). Ce comité se demande « pourquoi alors avons-nous le sentiment que l'histoire se répète ? » (*ibid.*).

Ce sentiment est également décrit par le Comité logement Centre-Sud : « [...] nous croyions que l'époque où l'on démolissait des logements pour construire [...] des autoroutes était bel et bien révolue. Force est malheureusement de constater que plus ça change, plus c'est pareil » (DM77, p. 3). Une participante « trouve inacceptable qu'on détruise encore une partie de ce quartier historique, [...] qu'on s'attaque encore à une population défavorisée, qu'on détruise ma vie et celle de mes voisins » (M[me] Louise Girard, DM9, p. 2). Une autre déplore que des centaines de familles seraient délogées seulement pour « refaire une autoroute pour que le monde économise cinq minutes » (M[me] Suzanne Forget, DT13, p. 32).

Une résidante décrit ainsi ses craintes devant l'incertitude que soulèvent les acquisitions :

> Selon l'étude d'impact sur l'environnement, les travaux de construction et de démantèlement doivent commencer dès la fin de cette année. Toutefois, aucune mesure n'est encore en place pour assurer le bon fonctionnement de la relocalisation des résidants. Il s'agit d'une situation très stressante pour les citoyens qui sont toujours en attente de réponse. Est-ce que mon logement sera démoli ? Quand devrais-je déménager ? Quel sera mon préavis pour retrouver une nouvelle habitation ? Tant de questions sans réponses.
> (M[me] Mireille Gagnon, DM20, p. 1)

Cette dernière ajoute : « [...] ne pouvant rester dans l'attente d'une réponse, j'ai décidé de déménager » (*ibid.*). Le Comité des résidants du 780 rue Saint-Rémi partage ces craintes en affirmant que leur vie « s'écoule dans l'attente » (DM37, p. 3). Il souligne également que, « dans le bâtiment, la qualité de vie s'est dégradée. Le roulement des locataires alourdit le poids que nous portons. Nous perdons les amis et les voisins. Nous voyons de plus en plus de visages étrangers » (*ibid.*).

Le Front d'action populaire en réaménagement urbain rappelle qu'être délogé, c'est être dépossédé de son lieu de vie, d'appartenance. Ce qui peut entraîner du stress excessif, des difficultés scolaires pour certains enfants et la perte de jouissance d'un milieu social et d'un réseau d'entraide communautaire (DM36, p. 2). Une participante dénonce le manque d'humanisme du processus d'acquisition en mentionnant : « [...] le ministère des Transports me chasse de ma maison et la lettre m'avisant de l'expropriation était adressée 'À l'occupant' » (M^{me} Louise Girard, DM9, p. 2).

Enfin, d'autres déplorent l'acquisition de deux bâtiments résidentiels de la rue Selby, dont l'éviction de huit familles (Ville de Westmount, DM30, p. 9 ; Projet Ville en santé de Westmount, DM87).

La perte de logements abordables

D'emblée, le Regroupement information logement dénonce le fait que « les ménages expropriés viennent s'ajouter à une liste de personnes requérantes déjà longue, et il n'y a pas suffisamment de logements [sociaux] pour répondre aux besoins » (DM23, p. 7). Le Front d'action populaire en réaménagement urbain est d'avis qu'il est inapproprié que des unités de logement social soient détournées afin de reloger les ménages évincés (DM36, p. 2). En outre, plusieurs ménages ne seraient pas admissibles au programme AccèsLogis Québec et ceux qui le seraient verraient leur qualité de vie diminuer puisqu'ils seraient obligés de réduire la taille de leur logement (POPIR – Comité logement, DM44, p. 7).

Une résidante de la rue Cazelais craint ne pas pouvoir se loger au même coût : « [...] où pourrais-je avoir un équivalent en superficie, cachet et facilités de logement dans le Sud-Ouest de Montréal pour le même déboursé mensuel » (M^{me} Louise Girard, DM9, p. 3). Pour elle, « l'expropriation entraîne une baisse certaine de mon modeste niveau de vie, sinon m'amène à la pauvreté » (*ibid.*). En ce sens, un sondage effectué par les locataires du 780 rue Saint-Rémi montre que 87 % des sondés souhaitent avant tout rester dans leur logement, notamment en raison du coût particulièrement abordable considérant la taille des lofts (POPIR – Comité logement, DM44, p. 5).

Le Regroupement information logement explique que le taux d'inoccupation pour le type de logements ciblés par les acquisitions est très bas dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Il serait donc difficile pour les ménages expulsés de trouver un logement dans un marché locatif en pénurie. De plus, les loyers des logements touchés sont beaucoup moins élevés que les prix du marché (DM23, p. 5). Conséquemment, le POPIR – Comité logement appréhende que la majorité des locataires connaissent « inévitablement des hausses de loyer. Les compensations équivalentes à 3 mois de loyer seront donc vite dépensées et les locataires subiront, à moyen terme, un appauvrissement structurel » (DM44, p. 8).

Pour Québec solidaire Saint-Henri–Sainte-Anne, il faut sauver ces logements, notamment en conservant à gauche la bretelle sur l'autoroute 720 menant à l'autoroute 15 Sud (DM40, p. 5). Dans l'impossibilité d'éviter l'acquisition du 780 rue Saint-Rémi, un participant a présenté en audience publique quelques bâtiments qui pourraient être mis en valeur (M. Daniel Guilbert, DM69, p. 10). Le Comité des résidants du 780 rue Saint-Rémi souligne d'ailleurs que des démarches sont en cours pour la réalisation d'un projet de coopérative d'habitation (DM37, p. 8 et 9).

Les répercussions sur la vie de quartier

Des résidants du village des Tanneries (figure 3) ont maintes fois témoigné d'un enracinement profond à celui-ci. Ils le définissent comme un quartier vivant où règne un climat d'entraide (M^{me} Sophie Thiébaut, DM68, p. 12 ; M^{me} Jody Negley, DM93, p. 2 à 5 ; M. Derek Robertson, DM99). Un participant souligne que le projet entraîne la démolition d'environ 33 % des logements existants. « Ceci représente donc un coup de mort pour le village [...]. Raser un tiers d'un village n'importe où ailleurs aurait sûrement des conséquences négatives » (M. Daniel Guilbert, DM69, p. 8). Celui-ci se dit fâché de l'éviction du tiers de ses voisins immédiats, qu'il qualifie d'amis (*ibid.*, p. 15).

La démolition des logements abordables fragiliserait ce secteur, selon le Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun (DM75, p. 9). Le POPIR – Comité logement acquiesce en expliquant que, pour les voisins qui ne seraient pas expropriés, les impacts seraient réels : déstructuration du tissu social, affaiblissement des structures communautaires du village des Tanneries et perte de qualité de vie (DM44, p. 8 et 9).

Par ailleurs, des résidants du côté sud de la rue Cazelais se demandent pourquoi seulement les résidences du côté nord seraient acquises : « [...] le trafic augmentera, c'est certain, dans cinq ans, dix ans. Quelle qualité de vie nous sera réservée avec une autoroute directement en face de chez nous ? [...] Nous aimerions avoir la chance de partir et acheter ailleurs dans un meilleur environnement » (M^{me} Diane Cypihot et M. Roger Quesnel, DM85).

Enfin, des citoyens contestent la démolition du 780 rue Saint-Rémi qui fait partie du paysage de Saint-Henri depuis 87 ans. Pour l'un, « le démolir revient à effacer un autre élément de notre patrimoine bâti, plusieurs pages de l'histoire de Montréal et de la mémoire collective et faire perdre au quartier Saint-Henri un peu plus de son identité » (M. Pierre Zovilé, DM72, p. 6). Un autre conclut que « ce bâtiment en béton armé, construit pour la compagnie Impérial Tobacco, avait été conçu pour résister à tout (inondations, feu, tremblements de terre, etc.). Tout, sauf au ministère des Transports, semble-t-il » (M. Daniel Guilbert, DM69, p. 3).

Les acquisitions commerciales et les accès

Home Depot Canada critique le réaménagement d'une bretelle d'accès à l'autoroute 720 et son abaissement qui entraîneraient un empiétement dans son stationnement et dans son aire de manœuvre de camions de livraison et l'obligeraient à déplacer son centre de location d'outils. De plus, l'accès au commerce serait réduit. Au dire de ses représentants, ces inconvénients entacheraient la rentabilité de l'établissement. Ils proposent donc de déplacer l'autoroute vers le nord ou de la reconstruire en porte-à-faux (DM26, p. 2, 5, 14 et 15).

L'Arrondissement du Sud-Ouest suggère de garder l'autoroute sur pilier dans le secteur du centre récréatif Gadbois[1], car le réaménagement éliminerait définitivement le stationnement sous la structure et le mur de soutènement isolerait le centre, ce qui créerait des problèmes d'accès et de sécurité (DM61, p. 22) (figure 1). Pro-Vert Sud-Ouest se préoccupe quant à lui de la destruction de l'écocentre Eadie. Il demande que son déplacement soit achevé avant le début des travaux et qu'il tienne compte d'une facilité d'accès pour la population de l'arrondissement du Sud-Ouest (DM56, p. 16).

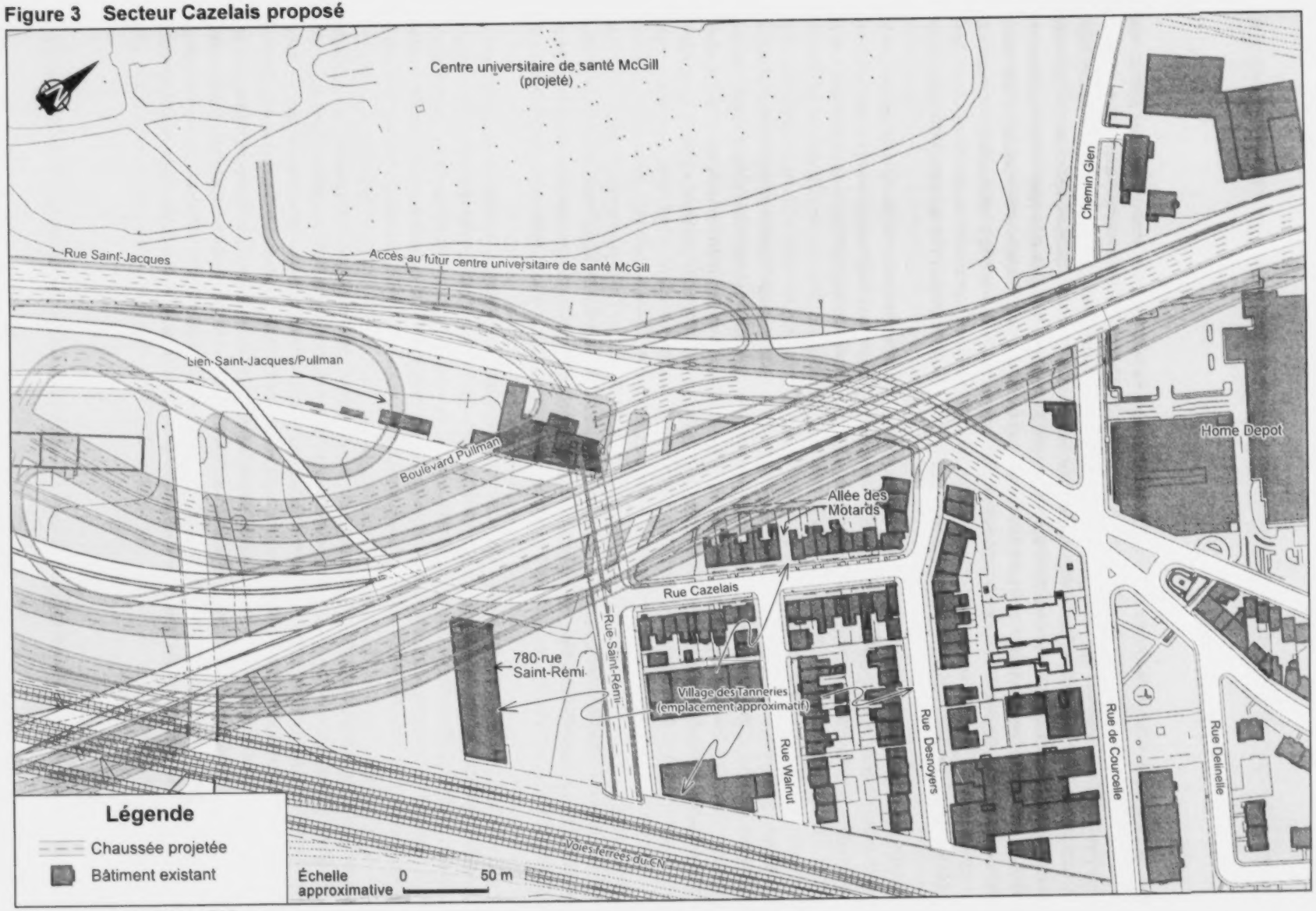
Le propriétaire d'un bâtiment locatif situé sur la rue Selby déplore que le projet limiterait son accès principal et entraînerait la perte d'espaces de stationnement (Selby Campus inc., DM47, p. 11 et 15). Le Centre universitaire de santé McGill demande quant à lui que le promoteur respecte son engagement d'assurer l'accès au Centre et de prendre en charge tout excédent budgétaire (DM109, p. 7). Enfin, les représentants d'un immeuble commercial sur la rue Lenoir relatent que l'achat de celui-ci n'avait d'intérêt que si une deuxième phase pouvait être développée éventuellement. Celle-ci serait toutefois compromise par la reconstruction du complexe (Groupe d'investisseurs développeurs de l'édifice RCA inc., DM29, p. 10).

Les pertes foncières et fiscales

Une participante explique qu'actuellement la hauteur de la structure routière maintient la circulation à l'écart des résidants, principalement dans le secteur de l'autoroute 720. Elle craint qu'en l'abaissant et en déplaçant les voies plus au sud la valeur des propriétés du secteur ne s'en trouve diminuée (M[me] Julie Couture, DM17, p. 3). On redoute que la séparation des quartiers par les remblais pourrait également déprécier la valeur des propriétés (Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce, DM38, p. 2).

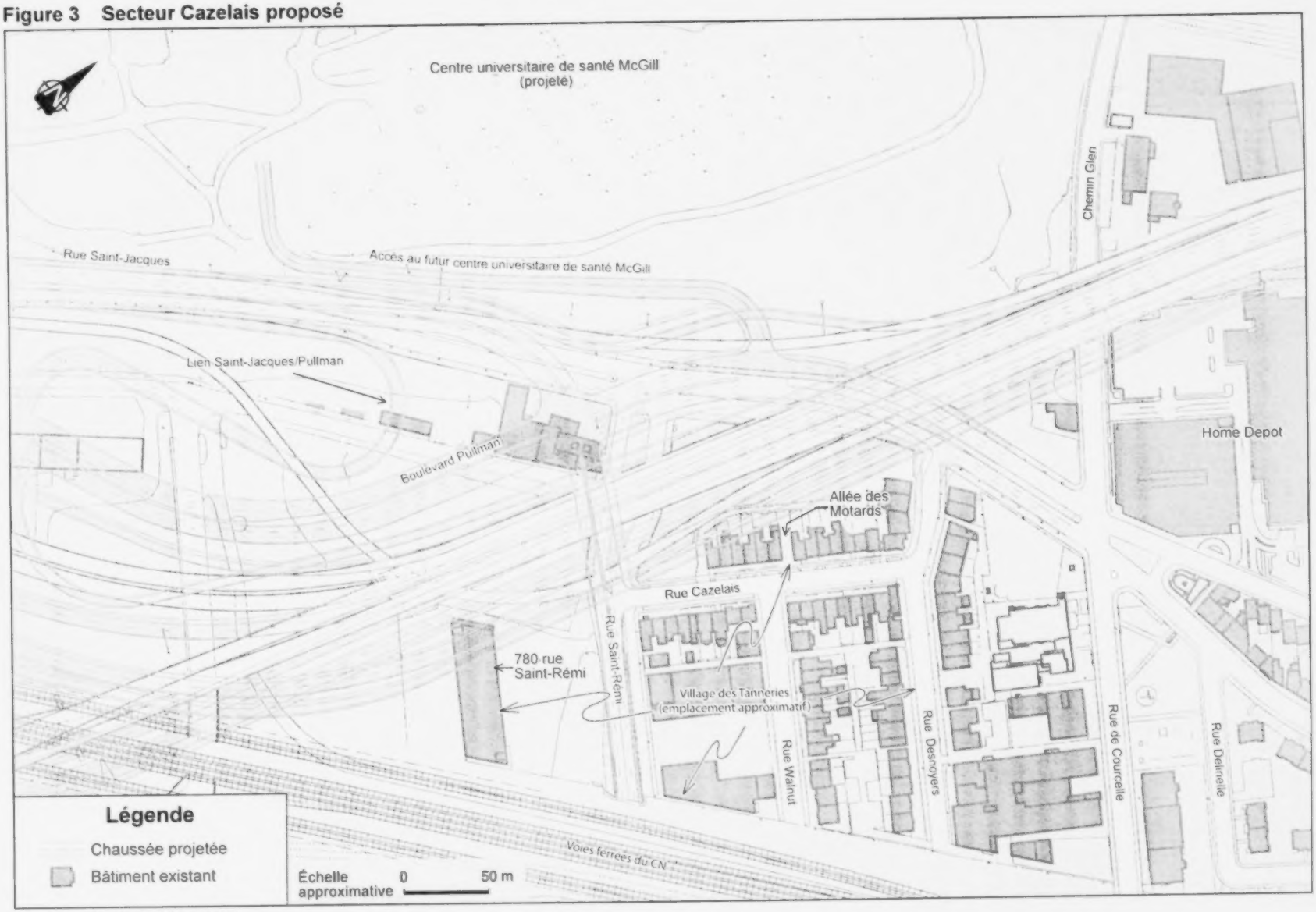
1. Dénomination immatriculée au Registraire des entreprises du Québec.

Figure 3 Secteur Cazelais proposé



Sources : adaptée de DA1.1 ; DA7.

Figure 3 Secteur Cazelais proposé



Sources : adaptée de DA1.1 ; DA7.

Par ailleurs, des participants rapportent que l'élargissement de l'emprise autoroutière signifie, d'une part, la perte de terrains qui pourraient être utilisés plus avantageusement pour le développement local et, d'autre part, une perte importante de valeur immobilière (Table de travail Turcot, DM2, p. 3 ; M[mes] Julie Grondin et Josiane Paradis, DM95, p. 4). À ce sujet, la Ville de Montréal souligne qu'une étude interne évalue à environ 40 millions de dollars les pertes en recettes fiscales, à perpétuité (DM82.1, p. 22).

L'enclavement et les effets sur la vie de quartier

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal expose que « le secteur est déjà l'un des plus enclavés de Montréal en raison d'une barrière physique naturelle (falaise Saint-Jacques), du canal de Lachine, de la voie ferrée du Canadien national qui sépare le quartier Saint-Henri en deux et du réseau autoroutier » (DM96, p. 15). De ce fait, certains avancent que construire le complexe Turcot en remblai est acceptable en milieu rural, mais certainement pas en milieu urbain (Table de travail Turcot, DM2, p. 3 ; Prévention Sud-Ouest, DM14, p. 5).

Plusieurs termes ont été utilisés pour décrire les répercussions des remblais : confinement, emprisonnement, enclavement, ghettoïsation et isolement (M[me] Nadia Alexan, DM10 ; M[me] Mireille Gagnon, DM20, p. 2 ; Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun, DM75, p. 10). Pour le Centre d'écologie urbaine de Montréal, le projet aurait pour « conséquence d'aggraver la fracture créée il y a 40 ans. Le rabaissement sur talus [...] créera une barrière complète qui maintiendra ou même renforcera l'enclavement de certains secteurs » (DM80, p. 8).

Selon le Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce, « ériger un mur entraverait la cohésion sociale dans la mesure où le quartier serait séparé en deux » (DM38, p. 2). L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal souligne l'importance des échanges entre les quartiers (DM86, p. 34). Des quartiers davantage enclavés ont moins de chance de favoriser la réussite des élèves et l'établissement de jeunes familles, ajoute la Commission scolaire de Montréal (DM52, p. 4). De plus, sur le plan économique, la construction de l'autoroute en remblai nuirait au potentiel de développement du secteur Cabot selon la Concertation Ville-Émard / Côte-Saint-Paul (DM65, p. 5).

La mobilité et la sécurité des piétons et des cyclistes

L'abaissement des voies de circulation et les remblais auraient pour effet de contraindre les déplacements à pied et à vélo (M. Francis Casaubon, DM103, p. 1 ; M[me] Madeleine Breton, DT8, p. 65 ; M[me] Nathalie Berthélemy, DT9, p. 50). Le Centre

de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun considère que le projet va à « l'encontre de la Charte du piéton de la Ville de Montréal dans laquelle il est clairement indiqué qu'il faut éliminer progressivement les coupures physiques et éviter d'en créer de nouvelles » (DM75, p. 10). Une participante se plaint qu'il « faudra soit prendre l'autoroute pour se rendre dans le quartier à proximité ou emprunter des tunnels piétonniers qui n'ont rien pour rassurer la population » (M[me] Mireille Gagnon, DM20, p. 2).

Le Regroupement des organismes pour les aînés et aînées du Sud-Ouest de Montréal note que les personnes âgées auraient à emprunter de longs tunnels non protégés et excessivement insécurisants (DM18, p. 13). Pro-Vert Sud-Ouest abonde dans ce sens : « [...] circuler dans un de ces futurs tunnels à pied la nuit dans ce quartier défavorisé entraîne une insécurité supplémentaire, quand bien même prévoit-on de l'éclairage » (DM56, p. 9). Mobilisation Turcot précise que ces tunnels, qui pourraient atteindre jusqu'à 80 m de long dans certains secteurs, constitueraient des « barrières physiques difficilement franchissables et des lieux particulièrement intéressants pour des groupes impliqués dans des actes criminels » (DM46, p. 4). Par conséquent, deux participantes soulignent qu'un tunnel constitue un type de voie que les piétons et cyclistes préfèrent éviter (M[mes] Julie Grondin et Josiane Paradis, DM95, p. 4).

Les aspects visuels

Une participante juge que les murs de béton qui longeraient la rue De Richelieu après l'abaissement de l'autoroute 720 créeraient « [...] un aspect visuel froid et dur » (M[me] Julie Couture, DM17, p. 2 et 3). Un propriétaire d'immeuble de la rue Selby appréhende également les répercussions visuelles qu'entraînerait le mur de soutènement : « nous ignorons encore la magnitude de cet ouvrage [...], qui longera notre propriété sur 80 m, mais pouvons uniquement l'imaginer et crier à l'horreur » (Selby Campus inc., DM47, p. 19).

De l'avis de la Table de travail Turcot, les remblais entraîneraient la « banalisation généralisée du paysage urbain » (DM2, p. 3). D'autres déclarent que les remblais bloqueraient l'horizon (M[me] Marie-Hélène Simon, DM92, p. 3 ; M[me] Jacqueline Montpetit, DT10, p. 37).

Par ailleurs, le député de Jeanne-Le Ber opine que les simulations visuelles sont loin de représenter la situation future (M. Thierry St-Cyr, DT8, p. 19). Il ajoute que, « derrière ces beaux arbres hypothétiques, ce sont des centaines de milliers de voitures polluantes qui circulent » (DM62, p. 2). Le Forum de l'Institut des sciences de l'environnement de l'UQAM pense que le promoteur tente de manipuler le contenu

des simulations à des fins d'acceptabilité sociale de son projet (DM35, p. 4). Il explique ses propos :

> La présentation de la situation actuelle est la suivante : absence de personnes, effet de lumière rendant les couleurs peu vives, ni attrayantes, présence d'un immeuble qui sera détruit si le projet vient à être mis en œuvre, ciel nuageux. La situation présentée pour l'après-projet est la suivante : présence de [...] personnes, dont certaines sont enlacées, mise en valeur de la verdure, les couleurs sont plus éclatantes, disparition des fils électriques, ciel dégagé, nouveau style de lampadaire.
> (*Ibid.*, p. 7)

Pour sa part, l'Arrondissement du Sud-Ouest admet que les bassins de rétention de l'eau de pluie prévus dans la cour Turcot sont simples et économiques à aménager, mais qu'ils ont le désavantage de capter et retenir les détritus, d'attirer la vermine et d'enlaidir le paysage (DM61, p. 25).

La santé

Certains participants déplorent que leur santé soit déjà affligée par la présence des autoroutes, notamment en raison de la qualité de l'air et du climat sonore. L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal s'exprime ainsi face au projet : « Montréal, ce n'est pas un champ de blé d'Inde au travers duquel on passe une autoroute. Il y a du monde qui vit là et je pense qu'on doit donner la priorité aux personnes qui y vivent » (M. Richard Lessard, DT12, p. 6). Un jeune homme de 17 ans émet des préoccupations similaires :

> En tant que jeune, je suis inquiet pour ce projet parce qu'il va avoir un impact de plus de 50 ans. [...] Nous serons les parents de ce quartier, nos enfants vont grandir ici. Les futurs enfants seront touchés. Les impacts seront nombreux : bruits de construction qui dérangent, poussière qui va nuire à la santé, augmentation de gaz toxique qui dérange la vie humaine.
> (M. Francis Melançon, DM94)

La pollution de l'air

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal rappelle que, « selon le réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal, la région montréalaise a connu 68 journées de mauvaise qualité de l'air en 2008, soit une journée sur six » (DM96, p. 11).

Des participants se sont référés à des études qui relatent que des problèmes de santé peuvent être liés au fait de résider à proximité d'une autoroute (M. Douglas Jack, DM7, p. 1 ; M^{me} Nadia Alexan, DM10 ; M. Jacob Larson, DT15, p. 27). Le Parti

vert du Québec mentionne que le transport routier est une source importante de polluants et qu'environ 1 500 personnes meurent chaque année sur l'île de Montréal en raison de la mauvaise qualité de l'air (DM12, p. 19). Le Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun rappelle qu'une étude établit que le risque d'hospitalisation pour des problèmes respiratoires chez les Montréalais de 60 ans et plus est de 21 % plus élevé pour ceux habitant le long des routes achalandées (DM75, p. 6). L'Association pour la santé publique du Québec se réfère à une autre étude qui précise que les mères vivant à 200 m ou moins des autoroutes présentent 17 % plus de risque de donner naissance à un enfant de faible poids (DM60, p. 11).

En outre, les troubles de santé pulmonaire et cardiovasculaire causés par les polluants provenant des automobiles « sont intolérables dans une société qui prétend accorder la priorité à la santé de la population » ajoute le Centre d'écologie urbaine de Montréal (DM80, p. 7).

Plus spécifiquement, des participants estiment que l'abaissement des voies de circulation détériorerait davantage la qualité de l'air. Une résidante croit que, « si l'autoroute 720 est abaissée, la falaise créera [...] un écran qui bloquera les émissions polluantes, empêchant leur déplacement vers le Nord [...], emprisonnant ainsi la pollution au sud de la 720 » (M^{me} Julie Couture, DM17, p. 2). Cette dernière est sceptique face à l'argument du promoteur voulant que les véhicules qui transiteront par le complexe Turcot en 2016 consommeront moins de carburant, compensant ainsi les effets de l'abaissement des structures sur la qualité de l'air. Elle juge que cette hypothèse demeure à vérifier et que, pour l'instant, elle ne rassure pas la population quant aux impacts sur la qualité de l'air (*ibid.*, p. 1 et 2).

D'ailleurs, le Conseil régional de l'environnement de Montréal signale que les récentes améliorations des automobiles sur le plan de l'efficacité énergétique auraient été annulées par l'augmentation de l'activité routière et des distances parcourues. Il juge « improbable que la qualité de l'air dans le secteur du complexe Turcot puisse s'améliorer [...] avec l'augmentation prévue de la circulation routière » (DM96, p. 11).

Pour Environnement jeunesse, « le promoteur évite [...] ses responsabilités et s'en remet à l'industrie privée » (DM70, p. 16). De plus, le contexte économique difficile et les restructurations dans l'industrie automobile pourraient rendre le développement de voitures moins polluantes beaucoup plus long que ce qui est prévu (*ibid.*). Cet argument est partagé par une citoyenne qui convient que « c'est une logique dangereuse que de compter sur les miracles technologiques à l'heure où l'industrie automobile s'écroule » (M^{me} Claire Gagnon, DM27, p. 3). Également de cet avis, une participante s'interroge : « Quels seront les effets sur la santé des résidants d'ici à ce

que les taux de polluants dans l'air deviennent à un niveau socialement acceptable ? » (M[me] Mireille Gagnon, DM20, p. 3).

L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal signale que, même si l'amélioration technologique du parc automobile compensait pour l'abaissement des structures, le projet n'apporterait aucune amélioration à la qualité de l'air :

> Le *statu quo* ou même une légère amélioration n'est pas suffisant du point de vue de la santé publique, car la pollution de l'air à l'heure actuelle est associée à des impacts sanitaires importants dans la région montréalaise. Il faut aller plus loin pour diminuer le niveau de pollution atmosphérique à Montréal, la diminution du volume de circulation étant une excellente façon d'y parvenir.
> (DM86, p. 31 et 32)

L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique souligne que l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air ne considère pas la congestion routière (M. Patrick Bonin, DT15, p. 4). Le député de Jeanne-Le Ber s'interroge quant à lui sur le choix des stations d'échantillonnage pour mesurer la qualité de l'air : « Comment peut-on proposer à la population des indices qui n'aient pas été calculés sur les lieux ? [...] oubliant le caractère unique de l'échangeur Turcot, au flot de véhicules le plus élevé au Québec » (M. Thierry St-Cyr, DM62, p. 2). Enfin, de par la nature des activités du centre récréatif Gadbois qui prônent la santé, la mairesse de l'arrondissement du Sud-Ouest réclame l'installation d'une station d'échantillonnage sur le bâtiment, de même qu'un programment de suivi (M[me] Jacqueline Montpetit, DT10, p. 40).

La pollution sonore

D'entrée de jeu, le Regroupement des organismes pour les aînés et aînées du Sud-Ouest de Montréal rappelle que « le bruit est dangereux sur le plan physiologique et psychologique. Le bruit peut également provoquer le stress, l'insomnie, l'irritabilité et l'instabilité de l'humeur et avoir des conséquences pathologiques selon l'intensité, la durée d'exposition et la sensibilité de la personne exposée » (DM18, p. 17).

Ce regroupement est d'avis que la « modification concernant la hauteur et l'emprise de l'autoroute entraînera une augmentation importante de la pollution sonore » (*ibid.*, p. 6). Une résidante de la rue De Richelieu craint quant à elle que les murs antibruit ne soient pas assez hauts car les habitations sur sa rue ont presque tous trois étages (M[me] Julie Couture, DM17, p. 2). Pour la Ville de Montréal-Ouest, il serait opportun de faire des recherches sur la composition, l'installation et la finition de la chaussée pour atténuer le bruit résultant de l'interaction entre celle-ci et les pneus (DM73).

Par ailleurs, les Amis de Meadowbrook s'inquiètent du bruit en bordure de la falaise Saint-Jacques. Ils rapportent que le bruit peut également avoir des répercussions sur la faune, notamment les oiseaux (DM15, p. 8 et 9).

Les désagréments pendant la construction

En ce qui concerne la circulation pendant les travaux, une participante se demande : « Est-ce que ce sera le chaos pendant près de sept ans ? » (M[me] Mireille Gagnon, DM20, p. 4). La mairesse de l'arrondissement du Sud-Ouest est plus catégorique en mentionnant : « Vous savez, on anticipe l'enfer [...] je ne sais pas comment on va y arriver » (M[me] Jacqueline Montpetit, DT10, p. 39 et 40).

La Commission scolaire de Montréal se soucie du nombre d'années de travaux que les élèves de l'école Marie-de-l'Incarnation auraient à subir. Elle croit qu'un tel chantier menace à court terme l'existence de l'école de quartier qui se bat pour sa survie depuis des années (DM52, p. 3). Déjà, plusieurs parents auraient décidé de retirer leurs enfants (Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul, DM65, p. 4).

Les responsables de l'école secondaire James Lyng se préoccupent « non seulement de l'augmentation du bruit et de la pollution de l'air qui pourrait accompagner ce projet de construction », mais également de l'augmentation du « nombre d'équipements de construction et de véhicules dans les environs immédiats de l'établissement, choses qui pourraient mettre en danger la sécurité des étudiants » (DM110). Famijeunes partage ces préoccupations : « Il y a déjà beaucoup d'automobiles qui circulent dans les rues de Saint-Henri et on ne s'y sent pas toujours en sécurité [...]. Notre sentiment d'insécurité continuera d'augmenter puisque la circulation automobile sera plus dense » (DM34, p. 2).

L'Arrondissement du Sud-Ouest redoute que l'afflux supplémentaire de véhicules pendant les travaux ne détériore plus rapidement le réseau routier de l'arrondissement (DM61, p. 32). Développement économique LaSalle et la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal craignent que les ralentissements, les bouchons de circulation et les détours découlant des travaux engendrent des pertes économiques significatives pour les entreprises du secteur (DM11, annexes ; DM13, p. 5).

Pour la qualité de vie et la sécurité pendant les travaux, la Ville de Montréal-Ouest propose des murs antibruit, des heures de travail raisonnables, le contrôle des sources de poussières, une surveillance de l'état de fonctionnement de la machinerie de même qu'une augmentation des ressources policières (DM73). La Ville de Westmount veut interdire aux camions de circuler dans les quartiers résidentiels en

les obligeant à demeurer sur les autoroutes (DM30, p. 6 et 7). Enfin, Prévention Sud-Ouest demande que le chantier soit surveillé jour et nuit et qu'il soit clôturé dans sa totalité afin d'éviter toute tentation d'intrusion et risque d'accident pour les enfants (DM14, p. 16).

Pour d'autres, un bon mécanisme de communication est nécessaire. Il doit être en continu, réalisé en collaboration avec les organisations locales et tenir compte des travaux majeurs qui auront lieu simultanément dans la région (Groupe de recherche appliquée en macroécologie, DM28, p. 5 ; Arrondissement du Sud-Ouest, DM61, p. 32 ; Ville de Montréal, DM82.1, p. 23 ; Centre universitaire de santé McGill, DM109, p. 9).

Des participants proposent la mise en place de services de transport en commun afin d'offrir une solution de rechange aux automobilistes pendant la période des travaux (Développement économique LaSalle, DM11, p. 12 ; Agence métropolitaine de transport et Aéroports de Montréal, DM63, p. 10 ; Transport 2000 Québec, DM55, p. 5). L'Association du camionnage du Québec appuie de telles mesures afin « que les travaux [...] n'aggravent pas la congestion routière qui dépasse déjà la limite acceptable » et, selon l'Arrondissement de LaSalle, pour « éviter que les rues de LaSalle ne servent de déversoir à la congestion automobile causée par les travaux » (DM83, p. 16 ; DM39, p. 13). La mise en place d'une ligne de tram-train entre Lachine et le centre-ville de Montréal a été suggérée pour répondre à cette préoccupation. Cette ligne bonifierait la desserte des populations locales et celles de l'ouest de l'île qui seraient touchées par les travaux (Arrondissement de Lachine, DM48, p. 16 ; Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre, DM106, p. 6). Pour la Société de transport de Montréal, il est primordial de faciliter l'utilisation du transport en commun avant de commencer les travaux (DM45, p. 12).

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain voit un potentiel à long terme à l'augmentation de l'offre en transport en commun : « Si les usagers sont satisfaits de la qualité, de la fréquence et de la fiabilité des services qui leur sont offerts, ils seront peu enclins à reprendre leur voiture pour se rendre au travail une fois les travaux de reconstruction du complexe complétés » (DM107, p. 3).

Le transport durable

Un projet jugé dépassé

Des participants, dont le maire de Montréal, ont l'impression que ce projet a été conçu dans les années 1950 ou 1960 (M. Gérald Tremblay, DT10, p. 13 ; M^{me} Louise Harel,

DT10, p. 30 ; M. Richard Bergeron, DT12, p. 14). Et, selon le Front d'action populaire en réaménagement urbain, « la vision de la modernité des années 1950 à nos jours est tout aussi d'actualité que le train à vapeur » (DM36, p. 3).

Pour un participant, « reconstruire le complexe des échangeurs Turcot à l'identique n'aurait aucun sens, nous ramenant 50 ans en arrière, et ce, pour au moins les 50 prochaines années, privant la population de la région montréalaise d'une occasion d'entrer de plein pied dans le XXI[e] siècle » (M. Francis Lapierre, DM98, p. 4). D'autres soutiennent que, « depuis les années 1990, la tendance qui se dessine au niveau international est tout autre : on tente de plus en plus d'intégrer la circulation de transit à la circulation locale afin de préserver les milieux urbains dans lesquels celles-ci se déploient » (M[mes] Julie Grondin et Josiane Paradis, DM95, p. 6).

Selon Équiterre et Vivre en ville, « la reconstruction du complexe Turcot est une occasion à saisir [...] pour revoir les pratiques de transport et d'aménagement dans la région montréalaise. [...] Il est grand temps de tourner la page sur les pratiques du passé » (DM78, p. 32). Sa reconstruction présente une excellente opportunité « pour se joindre aux rangs des nations plus avancées en matière de développement durable. Il s'agit d'une occasion de changer de cap » (*ibid.*, p. 33).

La place de l'automobile

Quant à la capacité de l'autoroute 20 projetée à l'ouest de l'échangeur Turcot, un participant mentionne :

> Lorsque l'on additionne les voies à grand débit de l'autoroute (6 voies), des dessertes (6 voies au total) et le boulevard urbain proposé (6 voies), l'on obtient un total de 18 voies à grand débit pour entrer et sortir du centre-ville par le Sud-Ouest ! Même les ingénieurs en transport de New York n'ont jamais eu de rêves aussi grandioses.
> (M. Pierre Gauthier, DM88, p. 17)

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal s'oppose à l'ajout d'une voie sur l'autoroute 20, de même qu'à tout aménagement qui augmenterait le nombre de voitures en circulation (DM4, p. 6). Sur la route, « il y a de nombreuses causes de frustration et, avec le temps, j'ai compris qu'augmenter la capacité des autoroutes ne fait que diluer temporairement le poison », renchérit un participant (M. Paul Legault, DM21, p. 2).

Pour des participants, l'augmentation de la capacité d'une autoroute n'est qu'une solution temporaire à la congestion car l'expérience démontre que ce problème refait surface quelques années plus tard (Groupe de résidants du quartier Ville-Émard–Côte-Saint-Paul, DM91, p. 3 ; M[mes] Julie Grondin et Josiane Paradis, DM95, p. 4 ;

Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM96, p. 7). Une autre rapporte d'ailleurs que « d'élargir une autoroute pour solutionner un problème d'affluence correspond à tenter de régler un problème d'obésité en perçant un nouveau trou dans la ceinture » (M[me] Claire Gagnon, DM27, p. 3 et 4). À cet égard, le Parti vert du Québec renchérit :

> Il y a deux manières de réduire la congestion : soit en augmentant la fluidité, soit en réduisant le nombre de véhicules. La première solution, celle choisie par le ministère des Transports, ne règle le problème qu'à court terme, ne règle pas le problème des émissions de polluants et de GES et n'améliore pas la qualité de vie des Montréalais. La deuxième solution demande une planification qui semble dépasser les compétences du ministère des Transports, mais elle règle le problème de congestion à long terme, celui de la pollution et en augmentant ainsi la qualité de vie des Montréalais.
> (DM12, p. 22)

Un participant dit faire un cauchemar : « Si, pour satisfaire les banlieusards, nous augmentons sans cesse la capacité des autoroutes au centre de l'île, nous finirons par habiter un immense enchevêtrement de rubans de béton qu'on pourra renommer l'échangeur Montréal » (M. Paul Legault, DM21, p. 26). Un autre commente : « La région montréalaise connaît une croissance démographique modeste et il n'existe aucune raison rationnelle de poursuivre le gaspillage des ressources en favorisant l'établissement de la population dans de nouvelles banlieues éloignées » (M. Pierre Gauthier, DM88, p. 5). Aux yeux du Comité logement Centre-Sud, le projet entraînerait la poursuite de l'étalement urbain (DM77, p. 4).

Une participante s'explique mal qu'alors que de nombreuses villes s'emploient à démolir leurs autoroutes pour faire place aux projets de transport collectif, le Québec s'apprête à investir massivement dans les autoroutes urbaines (M[me] Nadia Alexan, DM10). Cet argument a été soulevé par certains qui donnent en exemple les villes de San Francisco, Vancouver, Portland, Paris, Londres et Séoul qui auraient fait le choix de renoncer au développement d'infrastructures autoroutières en milieu urbain (Projet Montréal, DM32, p. 5 ; Environnement jeunesse, DM70, p. 22).

Par ailleurs, certains dénoncent la place de l'auto-solo : « Lorsqu'on regarde à notre droite et lorsqu'on regarde à notre gauche, ce sont toutes des personnes seules dans leur véhicule », explique le maire de l'arrondissement de Lachine (M. Claude Dauphin, DT10, p. 16). Le Parti vert du Québec précise qu'entre « 80 et 90 % des conducteurs sont seuls dans leur véhicule. La plupart des déplacements demandent donc de déplacer 1 400 kg de métal par personne pesant en moyenne entre 60 et 90 kg ! » (DM12, p. 21).

L'Association pour la santé publique du Québec a évoqué que l'automobile perpétue et encourage « un mode de vie sédentaire que l'on lie à des maladies chroniques graves comme l'obésité, le diabète, les maladies cardiovasculaires, l'arthrose et les cancers du sein et du colon » (DM60, p. 5). L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal considère pour sa part que le maintien ou l'augmentation du débit routier est inacceptable du point de vue de la santé publique en raison du nombre élevé de blessés de la route dans l'arrondissement de Ville-Marie (DM86, p. 31).

Projet Montréal rappelle que le Québec ne produit ni automobiles ni pétrole (DM32, p. 3). Le Parti vert du Québec commente qu'en « 2008 le Québec a importé pour plus de 17 milliards de dollars de pétrole et plus de 9 milliards de dollars de produits liés à l'automobile » (DM12, p. 26). Par ailleurs, dans une section intitulée « Un projet qui contribue à appauvrir le Québec » le Conseil régional de l'environnement de Montréal ajoute que « nous sommes totalement dépendants du pétrole des autres ; cette dépendance au pétrole risque de nous causer beaucoup de problèmes dans un avenir rapproché compte tenu de la diminution des réserves » (DM96, p. 14).

Enfin, ce groupe estime que le retrait d'une voie par direction sur l'autoroute Ville-Marie entre l'échangeur Turcot et le centre-ville de Montréal est envisageable et souhaitable (*ibid.*, p. 20). Il donne l'exemple du tabagisme en appuie :

> Quand le gouvernement a décidé d'augmenter les taxes, oui, il y a eu un effet, mais c'est le jour où on a commencé à interdire de fumer dans les bâtiments publics, dans les bars, dans les restaurants, où là on a vu un impact réel. C'est la même chose en transport. On peut bonifier les transports publics mais, dans les faits, [il faut s'attaquer] à l'automobile.
> (M. André Porlier, DT14, p. 9)

En contrepartie, certains sont d'avis que toute diminution de la capacité actuelle du complexe Turcot est susceptible de créer préjudice aux entreprises de LaSalle et, plus globalement, de nuire à l'essor socio-économique de Montréal (Développement économique LaSalle, DM11, p. 12 ; M. Pierre Séguin, DM22, p. 2).

Vers un transfert modal

Équiterre et Vivre en ville ont insisté sur l'importance d'augmenter l'offre de transport en commun dans les secteurs qui sont moins bien desservis pour réduire la pression sur les réseaux actuellement surchargés (M. Alexandre Turgeon, DT11, p. 22). Ils estiment que « plusieurs automobilistes pourraient changer leur mode de déplacement si l'offre de transport collectif était convenable, abordable et confortable » (DM78, p. 28). Le maire de Montréal donne l'exemple du métro de Laval et du Bixi qui sont plus utilisés que prévu (M. Gérald Tremblay, DT10, p. 7 et 13).

Le Parti vert du Québec souligne l'importance de favoriser le transfert du déplacement en automobile vers le transport en commun. Il est d'avis que « cette avenue n'a même pas été effleurée sérieusement par le ministère des Transports » (DM12, p. 12). Une opinion partagée par la Table de travail Turcot qui dénonce l'absence de « considération pour le transport en commun, sinon la possibilité d'ajouter une voie réservée aux autobus » (DM2, p. 3).

En plus de qualifier cette voie réservée de « timide », le Centre d'écologie urbaine de Montréal déplore qu'elle serait ajoutée au nombre actuel de voies de circulation, accroissant ainsi la capacité routière (DM80, p. 8). Cette proposition ne favoriserait pas le changement de comportement des automobilistes envers l'utilisation du transport collectif, au dire de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (DM31, p. 3). Le Forum jeunesse de l'île de Montréal juge également que la création de voies réservées doit s'effectuer par une transformation des voies existantes et non pas par l'ajout de voies (DM4, p. 8).

La Société de transport de Montréal note que la voie réservée sur la rue Pullman obligerait un autobus qui se dirige vers le centre-ville à quitter le corridor autoroutier pour poursuivre son chemin sur le réseau local. Or, « la performance des réseaux de transport collectif dans ce secteur est liée à l'intégrité du corridor et à l'absence de nœuds (bouchons de circulation, intersections, etc.) » (DM45, p. 10). Elle indique que, « pour favoriser le transport collectif au détriment de l'auto-solo et pour offrir une réelle alternative performante, il faut prévoir des aménagements permanents à l'est et à l'ouest de l'échangeur Turcot » (*ibid.*).

Conformément à son plan de transport, la Ville de Montréal insiste pour que le ministère des Transports entreprenne la mise en place d'un réseau de voies réservées pour autobus, taxis, covoiturage et véhicules d'urgence sur l'ensemble du réseau supérieur de la région métropolitaine, incluant les autoroutes 10, 15, 20 et 40 (DM82.1, p. 8). Pour le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, les voies de rives des autoroutes 20, 15 et 720 devraient être converties en voies réservées au transport collectif (DM3, p. 5).

D'autres soutiennent qu'il faut étudier l'origine-destination des usagers du complexe Turcot afin de bien définir les mesures de transport en commun, notamment en modélisant les différentes options de transfert modal (Québec solidaire Saint-Henri–Sainte-Anne, DM40, p. 4 ; M. Jason Prince, DM105, p. 1). Bon nombre de propositions de transport en commun ont été présentées par des participants pour réduire la pression sur le complexe Turcot :

– la navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal ;

- l'augmentation de l'offre de service des trains de banlieue sur les trajets Montréal/Delson-Candiac, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ;

- le tram-train entre Lachine et le centre-ville ;

- l'électrification de la ligne de train Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ;

- le développement d'un circuit d'autobus électrique le long de l'autoroute 20 ;

- des mesures préférentielles pour autobus dans l'emprise autoroutière et sur le réseau artériel montréalais.

Le Parti québécois de Saint-Henri–Sainte-Anne prône l'utilisation des ressources électriques québécoises pour développer une offre de transport collectif propre (DM25, p. 3 et 4). Enfin, le Forum jeunesse de l'île de Montréal soutient que, afin de financer l'augmentation de l'offre en transport en commun, l'implantation de postes de péage sur différentes autoroutes et voies d'accès à Montréal est une option à envisager (DM4, p. 9).

Un manque de vision

Certains participants reprochent au promoteur de ne pas être cohérent avec les différents plans, politiques et objectifs fixés tant au niveau municipal que provincial, tels que la Politique québécoise du transport collectif, le Plan d'action québécois sur les changements climatiques, le Plan d'action de développement durable du ministère des Transports, le Plan de transport de la Ville de Montréal, la Vision stratégique du développement économique, social et environnemental de la région métropolitaine de Montréal, le Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales de la métropole ou encore avec les différents projets sous la responsabilité du ministère des Transports dans la région de Montréal (Forum jeunesse de l'île de Montréal, DM4, p. 10 ; Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM96, p. 17 et 18 ; M^{me} Louise Harel, DT10, p. 31 ; M. Louis Bourque, DT8, p. 17). Selon un participant, « on doit se demander pourquoi, si les gouvernements municipal et provincial ont adopté ces politiques, est-ce qu'ils ne les suivent pas ? » (M. Jonathan Moorman, DT15, p. 25).

La Ville de Westmount s'interroge : « Il s'agit d'une dépense de un milliard et demi de dollars. Pourquoi ne pas concevoir un projet dans une perspective globale ? » (DM30, p. 3). Le Parti québécois de Saint-Henri–Sainte-Anne ajoute qu'il « manque cruellement au projet de réfection du complexe Turcot la possibilité de s'inscrire dans un vaste plan d'ensemble » (DM25, p. 6).

La Commission scolaire de Montréal commente : « Il est généralement admis qu'un projet fait rarement l'unanimité. Toutefois, dans le cas présent, l'unanimité est constatée... dans l'opposition à sa réalisation. Pourquoi ? Parce que le projet manque clairement de vision » (DM52, p. 2). La Ville de Montréal souhaite que le projet devienne « le miroir de notre vision en matière de développement durable, de transport, d'aménagement, d'habitation, de mise en valeur des milieux naturels et de développement économique » (DM82.1, p. 24). Afin d'améliorer la planification des transports dans la région métropolitaine, un participant suggère de créer une table de concertation pour regrouper les divers acteurs concernés (M. Harold Geltman, DM1, p. 4).

Par ailleurs, certains déplorent que la Ville de Montréal ait autorisé depuis trois ans la construction de 25 000 espaces de stationnement au centre-ville, allant à l'encontre de sa vision de réduire l'utilisation de l'automobile (Projet Montréal, DM32, p. 4 ; Mouvement Au Courant, DM81, p. 1 et 2).

Les gaz à effet de serre

Mobilisation Turcot souligne que le secteur des transports est responsable d'environ 50 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur l'île de Montréal (DM46, p. 6). Certains considèrent que, en raison de l'augmentation de l'achalandage et de la vitesse par une meilleure fluidité, le réaménagement du complexe Turcot entraînerait une hausse des émissions de gaz à effet de serre (QuébecKyoto, DM19, p. 3 ; Québec solidaire Saint-Henri–Sainte-Anne, DM40, p. 2 et 3 ; Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique, DM76, p. 3). Ainsi, Environnement jeunesse croit que le promoteur rate une occasion de contribuer aux objectifs qu'il s'est fixés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (DM70, p. 16).

Par ailleurs, le Parti vert du Québec remet en question la carbo-neutralité du projet car « le Ministère ne sait actuellement pas quel sera le taux des émissions de gaz à effet de serre lors de la construction du complexe et ne veut pas considérer les émissions provenant de la fabrication des matériaux » (DM12, p. 17). Aux yeux de son représentant, « le projet de carbone neutre, c'est de la pure improvisation et [...] c'est en fait juste de la poudre aux yeux » (M. Xavier Daxhelet, DT8, p. 49). Enfin, Mouvement Au Courant s'interroge sur l'acceptabilité de la plantation d'arbres comme moyen de compensation et sur la fiabilité de la comptabilisation, de la qualité et la quantité des compensations (DM81, p. 3).

L'intégration du complexe dans la trame urbaine

L'intégration visuelle

La Conférence régionale des élus de Montréal rappelle que « l'aéroport Montréal-Trudeau accueille annuellement plus de 13 millions de voyageurs, dont un bon nombre se dirigent vers le centre-ville. L'impact visuel du complexe est donc très important » (DM104, p. 11). L'Arrondissement de LaSalle témoigne : « Aujourd'hui, les visiteurs en provenance de l'aéroport Montréal-Trudeau traversent une vallée stérile et déprimante constituée de voies de transport et d'une friche industrielle. Quelle porte d'entrée pour notre ville ! » (DM39, p. 10). La Table de travail Turcot considère que l'entrée de ville est actuellement en déshérence et indigne de Montréal (DM2, p. 2). À ce titre, la Ville de Montréal souhaite que « le projet participe pleinement à rehausser l'image de Montréal et à enrichir son paysage urbain et naturel, étant donné son caractère d'entrée de ville » (DM82.1, p. 9).

Selon une participante, il n'y a pas « l'ombre d'un signe que ce projet sera élégant, créatif et intégré dans son ensemble » (M^{me} Raphaële Leclerc, DM59, p. 2). La Chambre de commerce du Montréal métropolitain renchérit et demande d'« user de créativité et d'audace dans la conception architecturale du projet afin d'incarner le fait que Montréal est dorénavant reconnue comme étant une Ville UNESCO de design et qu'elle veut se démarquer comme ville créative » (DM107, p. 4).

Méandres urbains essentiels propose que le complexe soit transformé en une véritable œuvre d'art intégrée au quotidien de la population, par l'entremise de fresques sur la surface des parapets. Une peinture pourrait aussi être appliquée sur certaines bretelles pour rappeler les géoglyphes de la civilisation Nazca au sud du Pérou (DM16, p. 1 et 2). Un participant suggère pour sa part de colorer le béton pour mieux l'agencer au paysage, à l'exemple de ponts se trouvant en Arizona (M. Jean-Claude Lanthier, DM49, p. 1 et 2).

Les voies cyclables et piétonnières

Deux diplômées en urbanisme se préoccupent de la santé des usagers du sentier multifonctionnel de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques puisque les voies autoroutières longeraient le sentier (M^{mes} Julie Grondin et Josiane Paradis, DM95, p. 3). Du même avis, Équiterre et Vivre en ville déclarent que « c'est une piste circulant dans un environnement désagréable (bruit et pollution), qui ne relie pas de générateurs de déplacements et est donc peu susceptible d'être fréquentée par des cyclistes utilitaires » (DM78, p. 20).

Un participant explique qu'il « existe déjà deux pistes cyclables parallèles : celle du boulevard de Maisonneuve et celle du canal de Lachine. S'ajoutera en bas de la falaise la piste Pullman. La falaise Saint-Jacques est un obstacle naturel. L'autoroute et les voies ferrées sont des déchirures. Il faut remédier à ça en reliant les trois pistes » (M. Paul Legault, DM21, p. 12). De façon plus générale, les représentants de la Ville de Montréal demandent « de parachever les liens cyclables et piétonniers interrompus par l'empreinte des infrastructures » (DM82.1, p. 10). Le Forum jeunesse de l'île de Montréal souhaite pour sa part que davantage de voies cyclables conviviales et sécuritaires soient aménagées (DM4, p. 9).

La falaise Saint-Jacques et les espaces verts

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal constate que « Montréal est classée bonne dernière parmi quatorze autres villes canadiennes pour la superficie d'espaces verts per capita, ce qui n'est pas étonnant quand on constate que seulement un peu plus de 5 % du territoire naturel montréalais est actuellement protégé » (DM96, p. 16). Il précise que « l'arrondissement du Sud-Ouest est [...] le secteur avec le moins de milieux naturels de l'agglomération de Montréal » (*ibid.*).

Certains sont venus témoigner de l'importance de la falaise Saint-Jacques pour la biodiversité et son potentiel récréatif (Héritage Laurentien, DM66, p. 3 ; M^{me} Louise Harel, DT10, p. 31). Le Forum Urba 2015 souligne « que cette bande verte est un espace de repos pour les oiseaux migratoires deux fois par an. Pour les Montréalais, c'est une promesse politique depuis les années 1980, sous le mandat du maire Doré, que la falaise soit restituée au public sous forme d'un parc linéaire urbain » (DM24, p. 6).

Le Comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles note que les voies ferrées seraient situées à une quinzaine de mètres à peine de la falaise, ce qui contribuerait à accélérer sa destruction, et que le bruit serait tellement désagréable que l'endroit serait inutilisable (DM57, p. 17). Le Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce ajoute que cette distance est insuffisante pour protéger la biodiversité du lieu (DM38, p. 3). Tous deux suggèrent d'éloigner les infrastructures de transport projetées de la falaise pour agrandir cet espace vert.

Dans le but de créer une zone tampon efficace au pied de la falaise Saint-Jacques, un participant propose de laisser l'autoroute 20 dans son alignement actuel (M. Ron Goes, DM108, p. 2). Héritage Laurentien conseille plutôt de placer les voies de circulation au sud de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc et le parti Vision Montréal, quant à lui, propose plutôt le milieu de la cour Turcot, soit à mi-chemin entre les structures proposées et existantes (DM66, p. 7 ; DM50, p. 3).

Le Forum Urba 2015 recommande de conserver une bande de 130 m au sud de la falaise afin d'agrandir l'écoterritoire (M. David Hanna, DT15, p. 33). Le Conseil régional de l'environnement de Montréal et la Ville de Montréal-Ouest proposent une bande de 100 m (DM96, p. 21 ; DM73). La Ville de Montréal est d'avis qu'elle devrait avoir une largeur moyenne minimale de 30 m et, dans ses sections les plus larges, elle pourrait « avoir une largeur d'environ 50 m, permettant ainsi d'y planifier une mosaïque d'habitats et des aménagements paysagers d'intérêt » (DM82.1, p. 20).

Certains proposent d'y récréer des milieux humides qui rappelleraient le lac à la Loutre, asséché et remblayé au XIX^{e} siècle (Arrondissement de LaSalle, DM39, p. 11 ; Coalition Verte, DM53, p. 9 et 10). D'autres demandent la renaturalisation de la rivière Saint-Pierre en plus de la réhabilitation du lac pour en faire un parc récréotouristique (M. Jacques Béïque, DT15, p. 10 et 11 ; Table de travail Turcot, DM2, p. 4 ; Centre d'écologie urbaine de Montréal, DM80, p. 9). Un participant souhaite, en plus de la piste multifonctionnelle au pied de la falaise, l'aménagement d'un « sentier sur son flanc et des aires de repos. On peut aussi en faire une réserve faunique. En supposant que la faune puisse survivre à l'écosystème autoroutier grandissant » (M. Paul Legault, DM21, p. 20).

En outre, l'Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce espère « que la réalisation de la portion du projet de reconstruction du complexe Turcot qui sera située à la hauteur de la falaise Saint-Jacques se fasse dans le respect des principes de protection et de mise en valeur établis pour cet écoterritoire » (DM6, p. 4).

Par ailleurs, certains estiment que le projet présente une opportunité de protéger l'ancien emplacement du golf de Meadowbrook. Ils proposent au promoteur immobilier, propriétaire du terrain de golf, de faire un échange avec le gouvernement du Québec qui lui céderait la cour Turcot pour réaliser son projet. Une trame verte reliant ce terrain à la falaise Saint-Jacques pourrait ensuite être intégrée à un réseau de quatre grandes trames vertes se trouvant dans l'est, l'ouest, le sud-ouest ainsi qu'au centre et au nord de l'île de Montréal (Les Amis de Meadowbrook, DM15, p. 4 ; Héritage Laurentien, DM66, p. 8 et 11 ; M^{me} Dida Berku, DT10, p. 22).

Enfin, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest critique le promoteur qui « claironne qu'il aménagera 300 000 m^2 d'espaces verts. Pour la plupart des gens, un espace résiduel gazonné entre des bretelles et des voies d'autoroute ne correspond pas à la définition d'un espace vert » (DM54, p. 11). Une participante renchérit en précisant que les espaces verts en remblai « offrent de fausses aires de loisir et de détente, ils sont non conviviaux par leur inclinaison. À moins d'avoir une jambe plus courte que l'autre, il ne peut être agréable de s'y promener » (M^{me} Marie-Hélène Simon, DM92, p. 4).

La cour Turcot

Pour la Fédération des chambres de commerce du Québec, le projet désenclaverait l'ancienne cour de triage Turcot pour en favoriser le développement (DM8, p. 3). Sans préciser si elle serait utilisée à des fins résidentielles, commerciales ou d'industrie légère, la Ville de Montréal souhaite que la cour Turcot lui soit cédée (M. Gérald Tremblay, DT10, p. 11 ; DM82.1, p. 15).

Un participant s'oppose quant à lui à tout développement immobilier dans la cour Turcot car les résidants, en plus d'être isolés, devraient vivre avec les risques liés à la proximité d'une autoroute. Selon lui, la cour Turcot devrait servir à d'autres usages, tels que des entrepôts ou encore des projets de transport en commun (M. Alex Carruthers, DM74.2, p. 4). À ce titre, le Parti vert du Québec propose d'utiliser une partie de la cour Turcot pour y implanter des stationnements incitatifs (DM12, p. 27). La Table de travail Turcot souhaite pour sa part la construction d'une nouvelle gare ferroviaire (DM2.1, annexe, p. 2).

Enfin, en ce qui concerne la construction d'une nouvelle voie du Canadien national avant le début du projet, le Forum Urba 2015 dénonce le gaspillage de l'argent de nos « taxes comme ça à construire des voies ferrées et ensuite à les tasser quelques mois plus tard ou quelques années plus tard, c'est débile » (M. David Hanna, DT15, p. 34).

Les sols contaminés

Une participante s'interroge sur l'utilisation de sols contaminés comme remblai d'autoroute (M^{me} Marie-Hélène Simon, DM92, p. 3). Le Centre de recherche industrielle du Québec souhaite pour sa part que le projet serve de vitrine aux différentes technologies développées au Québec pour le traitement des sols contaminés. Cela permettrait d'éviter que ces sols soient éliminés dans un lieu d'enfouissement et de démontrer l'expertise québécoise en ce domaine (DM33, p. 1 et 2).

Des propositions pour le réaménagement du complexe

Certains estiment que le projet doit être repensé. Environnement jeunesse propose que les autoroutes 20 et 720 soient reconstruites en boulevard urbain (DM70, p. 22). Le Conseil régional de l'environnement de Montréal veut que la portion autoroutière entre les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot soit transformée en boulevard urbain afin de « maximiser l'accessibilité du territoire pour tous les modes de transport, de créer un réseau routier convivial et une trame urbaine efficace et attrayante » (DM96, p. 15). Des participants proposent de s'inspirer de boulevards urbains aménagés un peu partout à travers le monde (M^{mes} Julie Grondin et Josiane Paradis, DM95, p. 6 à

10 ; M. Behnoush Etemadi-Shalamzari, DM41, p. 1 et 4). À l'opposé, d'autres sont d'avis qu'un boulevard urbain n'est pas une solution adéquate pour des raisons de sécurité des piétons et de maintien de la fluidité (M. Ron Goes, DM108, p. 1 ; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, DM107, p. 3).

Par ailleurs, le Conseil régional de l'environnement de Montréal propose de maintenir la structure en hauteur dans le secteur de l'autoroute 15 en raison de l'enclavement qui résulterait de la construction en remblai (DM96, p. 21). La Ville de Montréal privilégie dans les milieux habités « la mise en place de piliers ou de murs de soutènement plutôt que des talus, pour dégager les bâtiments existants et les espaces aménageables » (DM82.1, p. 20).

Un participant propose de recycler la structure actuelle et la recouvrir par une toiture légère de polycarbonate ou de la réaliser en tranchée entre la rue Eadie et l'échangeur De La Vérendrye (M. Pierre Gauthier, DM88, p. 21). Prévention Sud-Ouest pense qu'il est préférable de maintenir des structures aériennes ou d'enfouir celles qui peuvent l'être pour éviter les sensations d'étouffement ainsi que les répercussions sur la santé et la sécurité des piétons (DM14, p. 9). En ce sens, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest encourage d'étudier plus à fond la possibilité de construire sous terre ou en structure encapsulée la section qui traverse les secteurs densément peuplés, notamment à Côte-Saint-Paul (DM54, p. 13).

Le parti Vision Montréal recommande d'enfouir l'autoroute 720 dans un tunnel, de l'échangeur Turcot jusqu'au tunnel Ville-Marie (DM50, p. 3). Ce tronçon pourrait être reboisé en surface afin d'améliorer la qualité de l'air et, du même coup, la qualité de vie (M. Douglas Jack, DM7, p. 4). Un architecte désapprouve l'élargissement des accotements sur cette portion autoroutière tel que le prévoit le promoteur. Il croit que cet élargissement servirait ultimement à l'ajout d'une voie par direction (M. Pierre Brisset, DT8, p. 32 ; DM3.9, p. 2).

D'autres se sont prononcés sur le type de matériau à utiliser. La Table de travail Turcot suggère de refaire les structures en métal à l'instar du pont de Québec (M. Jean Décarie, DT8, p. 12). Une participante spécifie que « c'est de l'acier qu'il nous fallait, c'est de l'acier qu'il nous faut » (M^{me} Marie-Hélène Simon, DM92, p. 5). Le parti Vision Montréal ajoute qu'il faut « reconstruire les structures aériennes en acier, en raison de leur durabilité, de leur flexibilité et de leur sécurité. Les voies pourraient être conçues en acier, alors que les piliers pourraient être en béton » (DM50, p. 3). Un participant recommande quant à lui l'utilisation d'un béton renforcé par un type de polymère qui résisterait à la corrosion (M. Jean-Claude Lanthier, DM49, p. 1). En outre, un jeune participant « propose que le prochain échangeur Turcot soit plus solide que le dernier » (M. Francis Melançon, DM94).

Par ailleurs, le CLD de Lachine est d'avis qu'il faut profiter de la reconstruction du complexe pour réaménager l'échangeur Saint-Pierre qui constitue le déversoir et l'accès au pont Mercier. Ainsi, l'efficacité de l'intervention proposée « est sérieusement compromise si elle ne vise pas à éliminer le premier (ou le dernier, selon l'orientation) goulot d'étranglement, soit l'échangeur Saint-Pierre » (DM102, p. 7 et 8). Des viaducs supplémentaires franchissant le canal de Lachine dans l'axe des rues Lapierre et Irwin sont demandés pour améliorer la desserte aux entreprises laSalloises et permettre une connexion avec le futur secteur Turcot (Développement économique LaSalle, DM11, p. 17 ; Arrondissement de LaSalle, DM39, p. 13).

La consultation et la participation

Bon nombre de citoyens sont venus témoigner des lacunes de la consultation publique réalisée par le promoteur. D'emblée, le Comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles opine que « la précipitation n'est pas souvent bonne conseillère. En l'occurrence, il nous apparaît que la réflexion autour de ce projet n'est pas aboutie » (DM57, p. 20). Une participante exprime ainsi ses sentiments : « Le gouvernement et ses divers ministères veulent procéder avec empressement. Tant pis si les citoyens sont bousculés, ne peuvent s'organiser, s'approprier les enjeux et les informations ! » (M^{me} Carole Thériault, DM97, p. 17).

Abondant en ce sens, une participante soutient que le temps alloué aux citoyens pour consulter les énormes volumes d'information technique est insuffisant (M^{me} Jody Negley, DM93, p. 8). Un résidant décrit ainsi la situation : « La démarche que j'ai due entreprendre pour m'informer et être en mesure de défendre mes intérêts réclame un surplus de travail et de réflexion. [...] Cette situation de menace et d'incertitude perturbe mes activités professionnelles et réduit ma capacité de concentration » (M. Pierre Zovilé, DM72, p. 7). Une participante se demande :

> Comment puis-je sincèrement évaluer tous les aspects alors que je n'ai pas les ressources pour comprendre les données ? Je n'ai certainement pas les moyens d'engager une firme de consultants afin de présenter une contre-expertise ou d'apprendre plus en profondeur les détails du projet.
> (M^{me} Mireille Gagnon, DM20, p. 4)

Une autre critique le fait que « ces chiffres et ces conclusions devront tous être aveuglement considérés comme exacts, puisqu'en soi, aucune contre-expertise ne sera produite. Même si, parfois, certains passages sont douteux » (M^{me} Raphaële Leclerc, DM59, p. 1). Une participante aurait voulu que le promoteur offre aux résidants et groupes locaux davantage de ressources (M^{me} Jody Negley, DM93, p. 10).

Par ailleurs, un sondage réalisé auprès des résidants du village des Tanneries aurait mis en évidence que peu de gens étaient informés sur le projet. Une majorité de sondés qui habitent à moins de 70 m de l'autoroute n'étaient pas au courant du concept proposé (M[me] Catherine Doucet, DM64). Solidarité Saint-Henri rapporte que le manque d'information et les impacts anticipés du projet génèrent chez plusieurs un fort sentiment d'anxiété. Un service particulier pour répondre aux questions des citoyens a d'ailleurs été mis en place par le centre de santé local (DM43, p. 5).

Une participante définit la consultation du promoteur comme un dialogue de sourds (M[me] Claire Gagnon, DT12, p. 31). Solidarité Saint-Henri mentionne que « plusieurs ont perçu cet exercice davantage comme une campagne d'information biaisée et non transparente » (DM43, p. 4). « Malgré le fait qu'il se dit ouvert aux propositions, le ministère des Transports arrive avec ses gros sabots et donne l'impression de vouloir faire cavalier seul », ajoute une participante (M[me] Carole Thériault, DM97, p. 18). Un participant déclare qu'il n'y a pas de réelle démocratie environnementale au Québec (M. Daniel Breton, DT8, p. 26). Un autre qualifie le processus de démocratie fictive :

> Après, le gouvernement dira : « Et voilà qu'on a écouté tout le monde, cela nous intéresse vraiment, c'est sûr qu'on ne peut pas plaire à tout le monde avec un seul projet, mais voilà qu'on a fait nos devoirs et modifié le projet en conséquence ». N'importe que les modifications soient plutôt cosmétiques, ce qui compte est que l'histoire inventée ait une certaine cohérence. [...] Malheureusement, si on peut qualifier ce processus de consultation comme « fictif », on ne peut pas dire autant des effets négatifs, très réels cette fois-ci, qui vont en découler de ce projet mal conçu et dommageable.
> (M. Manuel Johnson, DM5, p. 2)

Par conséquent, Solidarité Saint-Henri juge qu'il « est essentiel que le ministère des Transports passe du mode marketing au mode dialogue » (DM43, p. 5). Pro-Vert Sud-Ouest croit que le projet doit être revu dans l'optique d'une réelle concertation, quitte à reporter de plusieurs mois le début des travaux (DM56, p. 14). Ainsi, certains estiment qu'il vaudrait mieux que le promoteur admette que son projet a connu un mauvais départ et qu'il retourne à sa planche à dessin pour présenter un projet plus respectueux des citoyens (Prévention Sud-Ouest, DM14, p. 14 ; Regroupement des organismes pour les aînés et aînées du Sud-Ouest de Montréal, DM18, p. 18 ; Solidarité Saint-Henri, DM43, p. 6 ; Mobilisation Turcot, DM46, p. 3).

La Loi sur le développement durable

Bon nombre de participants sont d'avis que le projet ne respecte pas la *Loi sur le développement durable* (Ville de Westmount, DM30, p. 3 ; Forum de l'Institut des sciences de l'environnement de l'UQAM, DM35, p. 3 ; M. Gilles Beaudry, DM90, p. 6 ;

M^me^ Carole Thériault, DT14, p. 55). Pour Environnement jeunesse, le projet ne s'inscrit pas dans le sens de la Loi car il « ne propose aucune avancée pour les résidants aux abords du projet vers une vie saine, en santé, productive et en harmonie avec la nature », tout en contribuant « à une augmentation du passage de véhicule automobile et, donc, à une augmentation de la production des gaz a effet de serre » (DM70, p. 19). Un participant renchérit :

> En quoi le projet présenté par le ministère des Transports rejoint-il les objectifs de la *Loi sur le développement durable* ? [...] Pour toute réponse j'ai obtenu « On maintient en place une structure essentielle pour l'activité montréalaise donc c'est une démarche durable ». Devant le caractère sibyllin de la réponse, je n'ai pas osé approfondir le sujet de peur d'incommoder le panel !
> (M. Pierre Zovilé, DM72, p. 5)

Le Parti vert du Québec exige « que la *Loi sur le développement durable* soit le cadre de référence pour la conception des projets en matière de transport du ministère des Transports du Québec » (DM12, p. 32).

L'Association des ingénieurs-conseils du Québec juge quant à elle que « le ministère des Transports du Québec a privilégié une approche intégrant les principes du développement durable tant au moment de la réalisation du projet que durant l'ensemble de son cycle de vie » (DM51, p. 11).

Un projet réalisé en partenariat public-privé

Une participante est d'avis que le projet ne devrait pas être réalisé en partenariat public-privé car la réalité démontre que ce type de partenariat se termine souvent en « échec épouvantable » (M^me^ Nadia Alexan, DM10 ; DT13, p. 20). En accord, Québec solidaire voit ces partenariats comme des Profits Pour des Patrons (PPP) et rejette leur utilisation (DM40, p. 4).

Le Parti québécois de Saint-Henri–Sainte-Anne considère qu'un tel partenariat priverait « le Québec de retombées économiques importantes si le chantier devait être confié à une entreprise étrangère » (DM25, p. 6). La Ville de Montréal renchérit en précisant que la formule partenariat public-privé « ne donne ni le temps, ni la latitude et la flexibilité requises pour adapter un projet aussi névralgique » (DM82.1, p. 4). Pour le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN), ces partenariats « sont risqués, les coûts sont généralement plus élevés et les consortiums qui dirigent les projets [...] sont la plupart du temps incapables de tenir compte de la complexité sociale et politique de l'environnement dans lequel ils évoluent » (DM42, p. 26). Il

conclut donc que « les partenariats public-privé en infrastructure routière ne tiennent pas la route » (*ibid.*).

Enfin, un participant considère que le projet pourrait être sérieusement modifié ou même remplacé par un nouveau. Il recommande ainsi que « le lancement de l'appel de qualification soit reporté après la décision du gouvernement du Québec sur les recommandations du BAPE » (M. Gilles Beaudry, DM90, p. 7).

Le coût du projet

En comparant des travaux semblables et en considérant les dépassements habituels de coût de construction, un participant évalue que le coût du projet serait trois fois plus cher que celui estimé, s'élevant à près de 5 milliards de dollars (M. Philippe Côté, DT12, p. 38). Dans un autre ordre d'idées, la Concertation interquartier Saint-Henri, Notre-Dame-de-Grâce et Westmount réclame qu'un pourcentage du coût du projet soit remis à la population touchée par le projet par un « accord de bénéfices à la collectivité » (DM79, p. 3).

Chapitre 3 Les répercussions du projet

La commission d'enquête examine ici les répercussions du projet sous différents aspects, soit les acquisitions immobilières, le climat sonore et la qualité de l'air, la qualité de vie durant la construction, ainsi que l'aménagement et l'intégration du projet dans la trame urbaine des quartiers qu'il traverserait. Elles sont analysées au regard de principes contenus dans la *Loi sur le développement durable*.

L'équité et la solidarité sociales supposent que les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociale. À cet effet, une section porte sur l'acquisition éventuelle de propriétés résidentielles locatives et analyse les répercussions sur la population.

La santé et la qualité de vie concernent les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie. Les personnes ont droit à une vie saine et productive. Des sections de ce chapitre abordent la santé et la qualité de vie des personnes dans les quartiers limitrophes du complexe Turcot ainsi que la contribution du projet aux conditions de vie de ces citoyens en vue d'un juste partage des avantages et des inconvénients.

La protection du patrimoine culturel constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs reflète l'identité d'une société. Il importe d'assurer la détermination, la protection et la mise en valeur du patrimoine. Une section traite spécifiquement de l'intégration du projet dans les différents milieux urbains où il serait réalisé.

La prévention stipule qu'en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source. Dans une optique de vigilance, au regard de l'aménagement et de l'insertion du projet dans le milieu de vie, elle permet de voir venir pour agir au mieux, particulièrement à l'égard des personnes vulnérables et des éléments sensibles de l'environnement.

La protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement. Les répercussions du projet sur l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques sont abordées dans une section du chapitre.

Les acquisitions immobilières

La procédure d'acquisition

L'article 12 de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q., c. V-9) et l'article 11.1 de la *Loi sur le ministère des Transports* (L.R.Q., c. M-28) prévoient que tout bien peut être acquis de gré à gré ou par expropriation. Lorsque des acquisitions de terrains ou de résidences sont requises dans le but de réaliser un projet de route, le processus de négociation vise en premier lieu à tenter de conclure une entente de gré à gré avec chacun des propriétaires. Dans un premier temps, un évaluateur agréé rencontre le propriétaire, visite la propriété, établit un rapport d'évaluation, estime l'indemnité sur le plan financier et, finalement, soumet au propriétaire le détail de l'offre d'indemnité.

Après analyse de l'offre, les deux parties entreprennent les négociations. Au cours des négociations, le propriétaire peut s'adjoindre, aux frais du promoteur, les services d'un évaluateur agréé indépendant. Faute d'entente, le différend est alors soumis au Tribunal administratif du Québec en suivant la procédure d'expropriation prescrite par la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24). Pendant l'audience publique, le promoteur a affirmé que la politique privilégiée par le ministère des Transports était l'acquisition de gré à gré des propriétés (M^{me} Anne Pelletier, DT5, p. 93).

Le projet toucherait en majorité des locataires. À leur intention, la *Loi sur l'expropriation* prévoit le paiement de trois mois de loyer, les frais raisonnables de déménagement et les dommages-intérêts qui résultent du préjudice encouru (DQ2.1, p. 2). Cependant, la Loi ne prévoit aucune modalité précise de relogement. Par ailleurs, pour ceux dont la résidence est aussi le lieu de travail, ce qui est le cas pour certains locataires du 780 rue Saint-Rémi, la Loi ne prévoit pas d'indemnité particulière. En ce qui concerne les acquisitions commerciales et industrielles, le promoteur a indiqué qu'il tente, dans la mesure du possible, de leur céder des terrains adjacents (M. Alain-Marc Dubé, DT7, p. 91).

Les acquisitions prévues

Le ministère des Transports possède actuellement 92 % des terrains nécessaires à la réalisation du projet (PR3.4, p. 15). Les acquisitions à faire toucheraient principalement trois secteurs, dont deux situés dans l'arrondissement du Sud-Ouest de la ville de Montréal, soit le village des Tanneries et le secteur Cabot, de même qu'un secteur dans la portion sud-est de la ville de Westmount, sur la rue Selby (figure 2). Au total, près de 70 acquisitions sont prévues, dont 26 propriétés résidentielles (25 totales et une partielle) totalisant 174 logements, incluant les logements occupés par les propriétaires, 36 propriétés commerciales et industrielles

(22 totales et 14 partielles), dont le nombre d'occupants reste à déterminer, ainsi que 7 propriétés d'utilité publique (2 totales et 5 partielles). Des acquisitions partielles de rues seraient aussi requises (PR3.1, p. 47 ; PR3.4, p. 15 ; DA4, p. 69).

L'actuel village des Tanneries est bordé à l'ouest par la rue Saint-Rémi, au nord par l'autoroute 720, à l'est par la rue De Courcelle et au sud par les voies ferrées du Canadien national. Dans les années 1960, la construction de l'échangeur Turcot et de l'autoroute 720 particulièrement y aurait délogé jusqu'à 6 000 personnes alors que le village s'étendait au-delà de ce quadrilatère. Bien qu'il ne soit pas défini quartier historique dans le Plan d'urbanisme de Montréal, le village demeure un quartier dont la vocation industrielle a marqué l'histoire de Montréal.

Pour le village des Tanneries, deux portions seraient touchées par les acquisitions, soit le nord de la rue Cazelais comptant un peu plus d'une dizaine de bâtiments, entre les rues Saint-Rémi et Desnoyers, ainsi que le bâtiment sis au 780 rue Saint-Rémi qui compte à lui seul près d'une centaine de logements. Un peu à l'écart du village des Tanneries, mais toujours dans l'axe de l'autoroute 720, le promoteur prévoit acquérir des portions de terrains commerciaux d'entreprises dont certains propriétaires ont exprimé leurs objections pendant l'audience publique.

Selon le promoteur, les acquisitions et la démolition subséquente des édifices dans le secteur de l'autoroute 720 sont justifiées en raison de la nouvelle configuration de l'échangeur Turcot à cet endroit (figure 3). Cette nouvelle configuration comprendrait les éléments suivants :

- Une bretelle d'accès qui lierait le boulevard Saint-Jacques à l'autoroute 720 en direction du centre-ville.

- La construction du boulevard Pullman à six voies, dont une voie réservée dans chaque direction pour le transport collectif.

- Une voie en S faisant le lien dans l'axe nord-sud entre le boulevard Saint-Jacques et le nouveau boulevard Pullman.

- Une modification de la géométrie de la rue Saint-Jacques avec l'intersection des axes routiers Saint-Jacques, Pullman et Saint-Rémi.

- Une bretelle d'accès au futur Centre universitaire de santé McGill.

(M. Alain-Marc Dubé, DT4, p. 40 et DT6, p. 49 ; PR3.1, p. 50)

Du point de vue technique et de la sécurité, le promoteur appliquerait la nouvelle norme pour les autoroutes en milieux urbains, qui augmente la largeur des accotements

intérieurs de 1,3 m à 3 m et maintient les accotements extérieurs à 3 m. Il propose également pour les bretelles d'entrée et de sortie des distances de convergence et de divergence plus longues donnant l'apparence d'une voie supplémentaire (DA46, p. 1 ; M. Alain-Marc Dubé, DT3, p. 47).

Le phasage des travaux prévoit le maintien de la circulation dans le complexe Turcot pour éviter les débordements de circulation, la congestion et les risques d'accident, entre autres sur le boulevard Saint-Jacques et dans le quartier Saint-Henri. Pour l'autoroute 720, afin de pouvoir transférer une partie du trafic en direction ouest au cours de la démolition de l'actuelle voie aérienne, il est prévu d'ériger un remblai qui serait, une fois les travaux terminés, la voie permanente en direction est. De manière temporaire, ce remblai accueillerait des voies de circulation dans les deux directions (figure 4). L'exiguïté de l'espace entre la structure à construire, la falaise et les immeubles de la rue Cazelais et du 780 rue Saint-Rémi ainsi que le besoin d'une bande de 5 m de servitude de construction expliquent les besoins du promoteur en matière d'acquisition de ces immeubles (DA76, p. 2 ; DA77, p. 2 ; M. Alain-Marc Dubé, DT2, p. 19, 21 et 87 ; M. Jacques Dumas, DT6, p. 37).

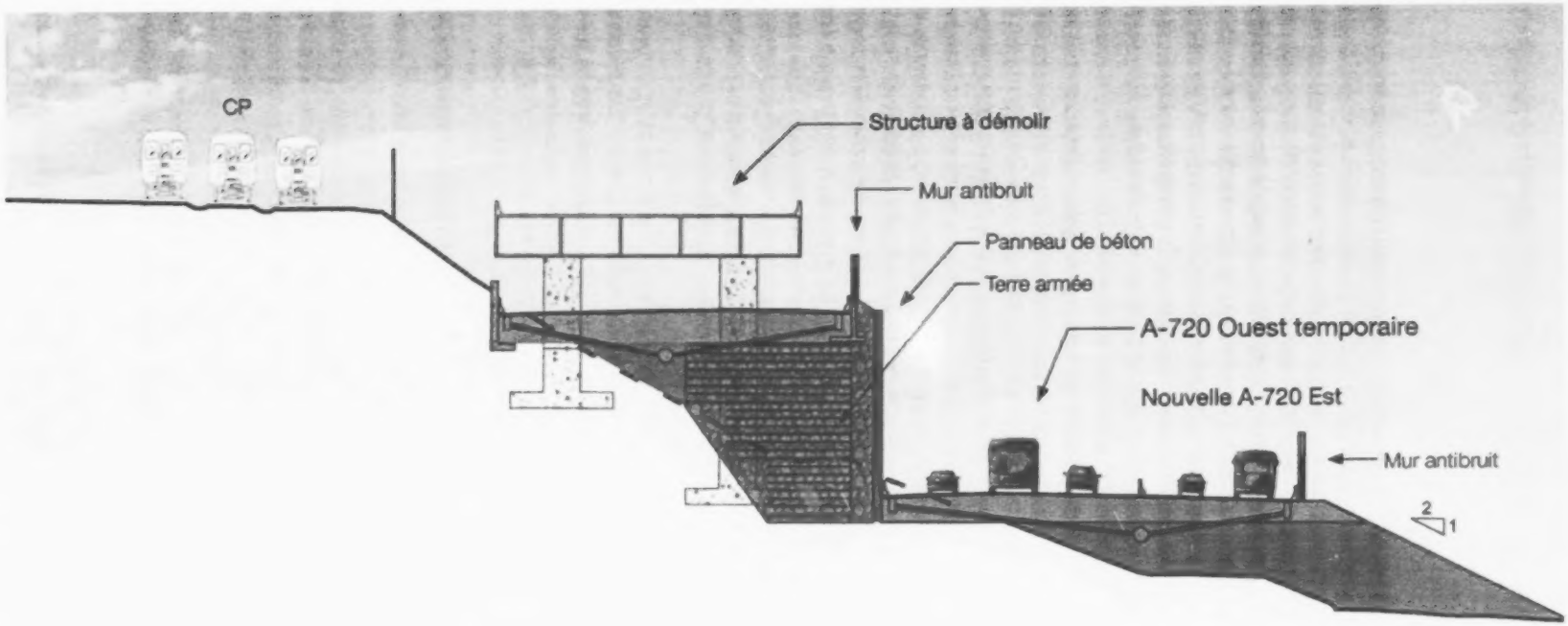
Par ailleurs, le projet nécessiterait l'acquisition de terrains d'utilité publique situés à proximité de l'échangeur Turcot, tels que des cours de voirie des villes de Montréal et de Westmount, l'écocentre Eadie de l'arrondissement du Sud-Ouest et une partie du terrain d'Hydro-Westmount à Westmount (DM30, p. 9 ; DM82.1, p. 22).

Des solutions pour minimiser les acquisitions

Afin de limiter le nombre d'acquisitions de bâtiments résidentiels, le promoteur a examiné des solutions de rechange. Pour la rue Cazelais, il a étudié la possibilité d'ériger un mur antibruit en lieu et place du remblai pour réduire l'emprise routière. Cette option entraînerait la démolition de six immeubles mais permettrait d'en conserver une dizaine à l'est de l'allée des Motards (figure 3). Puisque cela aurait pour effet de rapprocher grandement les voies de circulation et le mur antibruit des résidences, le promoteur propose que la portion supérieure du mur soit conçue en matériaux translucides et qu'il y ait de la plantation de végétaux (M. Alain-Marc Dubé, DT2, p. 22 et 23 et DT6, p. 61).

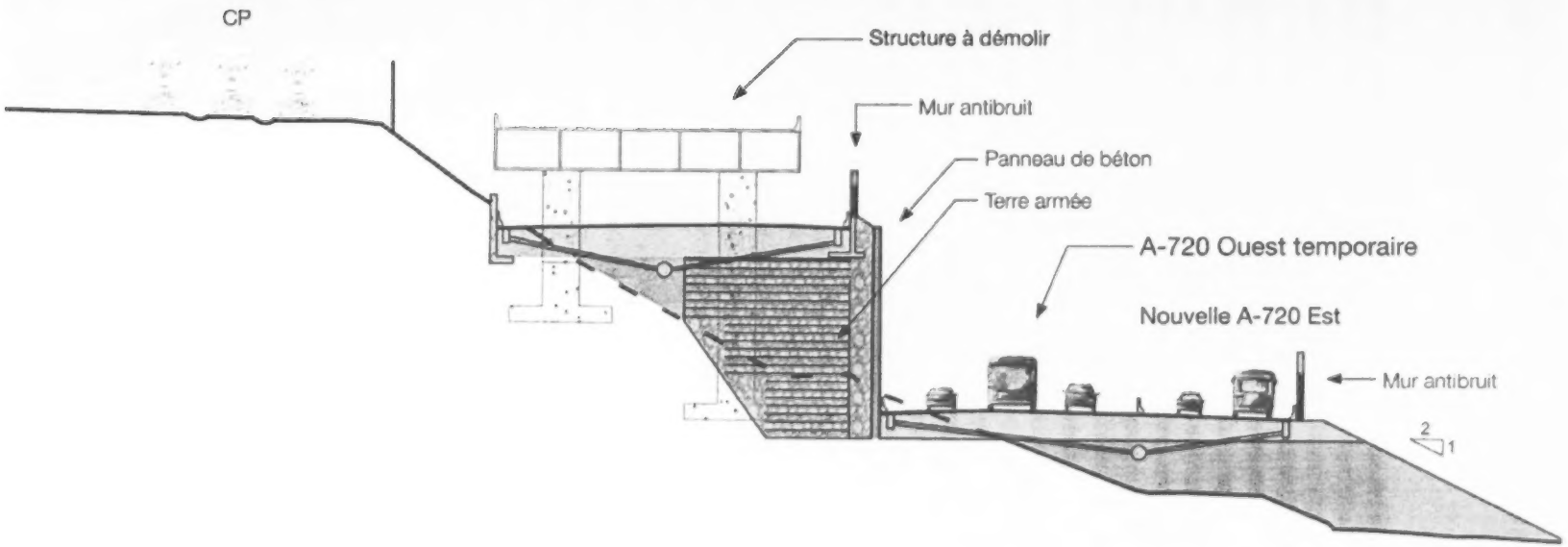
En ce qui concerne le 780 rue Saint-Rémi, le promoteur a réalisé une évaluation sommaire de la faisabilité de le conserver en partie (plus ou moins 50 %) (DA55, annexe A, p. 2 ; DQ2.1, p. 6 et 7). Cette option nécessiterait toutefois des travaux dont le promoteur ne peut chiffrer les coûts à l'heure actuelle, mais qu'il évalue à environ 3 à 4 millions de dollars (M. Alain-Marc Dubé DT2, p. 20).

Figure 4 Coupe rue Cazelais – Phase trois des travaux



Source : adaptée de DA53.

Figure 4 Coupe rue Cazelais – Phase trois des travaux



Source : adaptée de DA53.

En ce qui a trait au bâtiment de la rue Selby, le promoteur se dit prêt à explorer la possibilité de le tourner de 90° de manière à ce que sa façade soit désormais sur l'avenue Greene (*ibid.*, p. 26). En outre, pour les bâtiments commerciaux et industriels, les négociations restent à faire pour fixer les indemnisations.

Plusieurs participants ont présenté diverses propositions pour éviter les acquisitions dans le village des Tanneries. Ils suggèrent notamment de ne pas reconstruire l'autoroute 720 entre les rues Saint-Rémi et Atwater en invoquant qu'elle serait plus récente que d'autres artères, comme l'autoroute Métropolitaine. Ils mettent en question la nécessité de reconstruire une portion de cette autoroute plutôt que de la laisser telle quelle pour l'instant (M. Pierre Brisset, DM3, p. 4). Le promoteur évalue au contraire que l'ensemble des structures du complexe Turcot, ce qui inclut l'autoroute 720 entre la rue Saint-Rémi et l'avenue Greene, doit être reconstruit à court terme. Seules les structures situées plus à l'est de Greene sont considérées comme étant dans un état qui ne nécessiterait pas une telle reconstruction à court terme (DA76, p. 2). Pour la commission d'enquête, l'enjeu n'est pas de savoir si l'autoroute 720 doit être reconstruite à court terme ou à moyen terme. Il s'agit plutôt d'évaluer s'il est possible d'éviter les acquisitions résidentielles.

Une autre option proposée est le déplacement au nord de l'autoroute 720 de la bretelle prévue entre l'autoroute Décarie, direction sud, et l'autoroute 720, direction est. Le promoteur a plutôt planifié son implantation au sud, dans le cadre bâti du village des Tanneries (Québec solidaire Saint-Henri–Sainte-Anne, DM40, p. 5 ; M. Pierre Brisset, DM3, chapitre 8) (figure 3). Selon le promoteur, la seule façon de limiter les besoins en espace pour l'insertion de cette bretelle au sud de l'autoroute consisterait à étager les voies. Il évalue cependant qu'il ne dispose pas du dégagement vertical nécessaire compte tenu des voies aériennes existantes (M. Alain-Marc Dubé, DT15, p. 50). Le maintien des structures en hauteur pour éviter les acquisitions a également été suggéré, entre autres par la Ville de Montréal, tout comme la transformation de l'autoroute 720 en tunnel par différents participants. Le promoteur a précisé que, indépendamment de la construction en structure ou en remblai, le projet nécessiterait l'acquisition des mêmes propriétés résidentielles sur la rue Cazelais, tout comme le bâtiment du 780 rue Saint-Rémi (DA76, p. 2 ; DA77, p. 2).

Le réaménagement de cette portion du complexe Turcot comporte de nombreuses voies de circulation dans un territoire restreint et fortement urbanisé. Il y a lieu de s'interroger sur les besoins d'un aussi grand nombre de voies routières dans un même périmètre, soit la rue Saint-Jacques reconfigurée, le nouveau boulevard Pullman, dont la vocation initiale prévue pour la circulation entre les chantiers a été étendue pour en faire une artère à six voies, en plus de l'autoroute 720 et ses différentes bretelles d'accès, ce qui totaliserait près de 25 voies de large dans le secteur (figure 3).

Malgré les contraintes techniques, le terrain non bâti du futur Centre universitaire de santé McGill pourrait être utilisé pour en réaménager l'accès. De plus, la configuration des différentes bretelles d'accès, du lien entre la rue Saint-Jacques et le futur boulevard Pullman, ainsi que le projet de boulevard à six voies en lui-même pourraient être réévalués afin de décaler ces infrastructures vers le nord pour dégager la distance suffisante entre elles et le cadre bâti et ainsi éviter l'acquisition du 780 rue Saint-Rémi et des immeubles de la rue Cazelais.

Le programme de relogement

Le promoteur prévoit amorcer les démarches d'acquisition des logements à l'automne de 2009 en vue d'une prise de possession en juin 2011 (M. Alain-Marc Dubé, DT11, p. 49). Afin de faciliter le relogement des locataires, il a fait, en collaboration avec l'organisme Bâtir son quartier voué au développement de l'habitation communautaire, une demande auprès de la Société d'habitation du Québec pour un projet de construction de 166 logements par l'entremise du programme AccèsLogis Québec (M. Alain-Marc Dubé, DT2, p. 22 ; DQ2.1, p. 2). Les logements construits par le programme sont distincts des habitations à loyer modique, couramment appelées HLM. Le promoteur planifie également un service de référence et d'accompagnement offert par l'Office municipal d'habitation de Montréal pour aider les ménages à se reloger. Ce programme consisterait en une aide pour la recherche de logement, comprenant la considération des besoins ou encore des visites de logements potentiels ainsi qu'une aide au déménagement (DA80, p. 8). De plus, le promoteur créerait un comité avec les intervenants du milieu afin de déterminer les solutions acceptables pour les parties (PR3.4, p. 45 ; M. Alain-Marc Dubé, DT3, p. 28 et 29).

Le programme AccèsLogis Québec consiste en :

> Un programme d'aide qui favorise le regroupement des ressources publiques, communautaires et privées afin de réaliser des logements sociaux et communautaires. Les logements ainsi créés sont destinés à des ménages à revenu faible ou modeste de même qu'à une clientèle ayant des besoins particuliers en habitation.
> (Société d'habitation du Québec, 2003, p. 6)

Le programme permet la construction de logements neufs, la rénovation de logements existants ainsi que le recyclage de bâtiments non résidentiels en logements ou en chambres (*ibid.*). Actuellement, un parc de 3 000 unités de logement est planifié pour l'ensemble du Québec (M^{me} Marie-Josée Corriveau, DT11, p. 9). Plusieurs participants, dont la Ville de Montréal, se sont montrés soucieux que les 166 unités de logement retenues par le promoteur ne soient pas soustraites de ce parc de 3 000 logements, ce qui aurait pour effet de pénaliser les ménages qui sont

actuellement en attente de la réalisation d'un projet ou du financement des unités prévues. Voilà pourquoi plusieurs ont demandé que le financement des logements pour les ménages expropriés soit distinct des fonds alloués au programme AccèsLogis Québec (Ville de Montréal, DM82.1, p. 19 et 20 ; Regroupement information logement, DM23, p. 6 et 7 ; M[me] Patricia Vianney, DT11, p. 6).

La demande du promoteur à la Société d'habitation du Québec s'accompagne d'un programme de supplément au loyer pour une portion des logements à construire. Ce volet du programme AccèsLogis Québec consiste en une aide financière accordée pour cinq ans aux ménages qui, sans ce supplément, auraient à consacrer plus de 25 % de leurs revenus aux frais de logement. Les coûts de la subvention sont payés à 90 % par la Société d'habitation du Québec et à 10 % par la municipalité concernée[1]. Pour les 166 logements prévus, la Ville de Montréal demande d'ailleurs que la part de la subvention normalement fournie par la municipalité soit prise en charge par le gouvernement du Québec (DM82.1, p. 20).

Afin de favoriser une certaine mixité sociale, le programme AccèsLogis Québec prévoit qu'au minimum 20 % et qu'au maximum 50 % des logements peuvent être occupés par des ménages admissibles au programme de supplément au loyer (Société d'habitation du Québec, 2003, p. 8). Le FRAPRU a indiqué que le prix d'un logement construit est fixé selon le prix moyen des logements dans un quartier donné. Selon un sondage réalisé par le POPIR-Comité logement auprès de 45 ménages visés par les acquisitions, le prix moyen de leur loyer pour un 4 ½ pièces était de 509 dollars alors que le prix moyen pour le quartier Saint-Henri est de 599 dollars. En ce qui concerne les logements de 5 ½ pièces, le prix médian dans le village des Tanneries est de 535 dollars et de 713 dollars dans Saint-Henri. En conséquence, ces deux groupes communautaires redoutent une hausse du prix des loyers alors que le revenu moyen des familles dans l'arrondissement du Sud-Ouest est de 45 044 dollars et celui des ménages[2], de 36 683 (M[me] Marie-Josée Corriveau et M[me] Patricia Vianney, DT11, p. 3 et 5 ; PR3.1, p. 83). Cet arrondissement compte

1. Ce programme s'adresse aux personnes à faible revenu, aux personnes handicapées ainsi qu'aux personnes vivant des situations exceptionnelles, comme celles victimes de violence conjugale. Il permet d'habiter un logement du marché privé, appartenant à des coopératives d'habitation ou à des organismes à but non lucratif, tout en payant un loyer semblable à celui d'une habitation à loyer modique. Société d'habitation du Québec [en ligne (22 juillet 2009) : www.habitation.gouv.qc.ca/programmes/depliant_acceslogis.pdf].

2. Statistique Canada définit une famille comme « un couple marié ou vivant en union libre, avec ou sans enfants, ou un parent seul vivant avec au moins un enfant dans le même logement » [en ligne (3 août 2009) : www12.statcan.ca/francais/census01/Products/Reference/dict/fam004_f.htm].

   L'organisme définit un ménage comme une personne ou groupe de personnes occupant un même logement et n'ayant pas de domicile habituel ailleurs au Canada. Il peut se composer d'un groupe familial avec ou sans autres personnes hors famille de recensement, de deux familles ou plus partageant le même logement, d'un groupe de personnes non apparentées ou d'une personne seule [en ligne (3 août 2009) : www12.statcan.ca/francais/census01/Products/Reference/dict/hou009_f.htm].

aussi une proportion de 40,8 % de ses ménages considérés comme étant à faible revenu (PR3.1, p. 82).

En outre, au regard des règles du programme AccèsLogis Québec, ces organismes anticipent que les ménages composés de une ou deux personnes habitant un logement de 5 ½ pièces ne pourraient être relogés dans un loyer de même taille, se voyant plutôt offrir des 3 ½ pièces (M^me^ Patricia Vianney, DT11, p. 5). De plus, ces règles ne prévoient pas de logements de type loft comme ceux retrouvés au 780 rue Saint-Rémi, et qui représentent la plus grande proportion des locataires qui perdraient leur loyer advenant la réalisation du projet. Une des représentantes du Comité Loft 780 a pour sa part amorcé des démarches auprès de l'organisme Bâtir son quartier en vue de créer une coopérative dans un immeuble existant (M^me^ Raphaële Leclerc, DT12, p. 34 et 35).

Les organismes communautaires ont également souligné la rareté des grands logements dans l'arrondissement du Sud-Ouest (M^me^ Marie-Josée Corriveau, DT11, p. 4 ; M^me^ Valérie Simard, DT9, p. 17). En 2009, pour Montréal, le taux d'inoccupation des appartements de deux chambres est évalué par la Société canadienne d'hypothèques et de logement à 2,7 %[1]. Le FRAPRU évalue le taux d'inoccupation général pour l'arrondissement à 2,3 %, ce qui le place en deçà du seuil d'équilibre de 3 % reconnu par la Société (DM36, p. 1). En 2007, pour l'arrondissement du Sud-Ouest et Verdun, la même Société évaluait le taux d'inoccupation pour les logements de trois chambres à 0,1 % (Société canadienne d'hypothèques et de logement, 2008, p. 12).

Quant au service de référence et d'accompagnement que le promoteur prévoit par l'Office municipal d'habitation de Montréal, le Regroupement information logement doute de la capacité de l'Office à répondre aux besoins de l'ensemble des ménages qui souhaiteraient avoir recours à ses services, car il y aurait déjà 24 000 ménages en attente d'un logement (DM23, p. 7).

Les répercussions des acquisitions

La reconstruction du complexe Turcot toucherait plusieurs quartiers et une trame urbaine dense. La réalisation d'un tel projet dans un milieu de vie entraîne inévitablement des changements sociaux à l'échelle des collectivités et des individus. Le promoteur prévoit un programme de suivi des impacts psychosociaux, financiers et psychologiques à la suite des acquisitions et des relogements involontaires, un an puis cinq ans après la mise en service des nouvelles infrastructures (PR3.4, p. 76).

1. Société canadienne d'hypothèques et de logement [en ligne (22 juillet 2009) :www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/sapr/co/2009/2009-06-10-0815.cfm].

De nombreux participants ont témoigné de l'attachement à leur quartier et du stress, de l'inquiétude et de l'anxiété que l'éventualité d'être obligés de quitter leur logement leur causait. D'ailleurs, une personne a affirmé avoir quitté le village des Tanneries plutôt que de vivre dans l'incertitude. En plus des difficultés appréhendées de pouvoir se reloger dans un loyer qui réponde à leurs besoins en matière d'espace et de fonctionnalité, quitter le lieu actuel de résidence signifierait pour ces personnes une perte de liens et de réseaux sociaux. Plusieurs participants ont fait des témoignages éloquents à ce sujet. D'autres ont souligné que reconstruire des bâtiments, ce n'est pas reconstruire un milieu de vie.

Les organismes communautaires du quartier Saint-Henri et des citoyens sont venus parler de la vie communautaire et, du même coup, d'une identité collective locale qui s'est construite au cours des années dans le village des Tanneries. Ils ont soulevé leurs craintes de voir cette vie communautaire être déstructurée par le déplacement de ce qu'ils évaluent être de près du tiers de la population de ce petit quartier. Pour sa part, la Ville de Montréal souhaite éviter dans la mesure du possible les expropriations en milieu résidentiel, tout en souhaitant que la qualité de vie des résidants ne se dégrade pas (DM82.1, p. 9).

L'audience publique a révélé chez certaines personnes visées par le processus d'acquisition, tant propriétaires que locataires, un stress lié à l'incertitude face à l'avenir et au sort qui leur serait réservé après l'acquisition de l'immeuble ou de leur logement. La simple annonce d'acquisition de propriétés résidentielles a engendré, particulièrement chez les locataires, des impacts psychosociaux. Il va de soi que le promoteur ne peut faire parvenir des avis d'acquisition avant d'avoir obtenu l'autorisation pour réaliser son projet. Néanmoins, cette période d'attente engendre de l'amertume chez plusieurs.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête ne souscrit pas à la volonté du promoteur d'acquérir des propriétés résidentielles. Le ministère des Transports devrait revoir, en partenariat avec les Villes de Montréal et de Westmount, l'administration du Centre universitaire de santé McGill et les sociétés de transport concernées, la configuration de l'échangeur Turcot dans sa portion nord-est, incluant le futur boulevard Pullman, la rue Saint-Jacques et l'autoroute 720 et les voies d'accès au Centre universitaire.*

- ***Avis*** *— Advenant que le ministère des Transports et les Villes de Montréal et de Westmount conviennent que les acquisitions des immeubles situés dans le village des Tanneries sont inévitables pour des impératifs de sécurité routière, la commission d'enquête est d'avis que la relogement des ménages devrait être prévu dans un périmètre qui permette de réduire le plus possible la déstructuration des réseaux sociaux existants.*

- ***Avis*** *— Par équité, et afin de ne pas pénaliser les ménages déjà inscrits au programme AccèsLogis Québec, la commission d'enquête est d'avis que le parc de 3 000 logements prévu par ce programme ne devrait être amputé d'aucune unité servant à remplacer la perte éventuelle d'un logement à la suite de la reconstruction du complexe Turcot.*

- ***Avis*** *— Advenant que les acquisitions soient inévitables, la commission d'enquête réitère l'importance que le ministère des Transports mette en place un comité de concertation en collaboration avec les parties concernées. Elle estime que les personnes et les entreprises touchées doivent pouvoir participer à déterminer la solution qui serait retenue pour leur relogement afin qu'elle soit collectivement acceptable.*

En outre, dans le but d'assurer la revalorisation économique amorcée il y a quelques années dans le secteur Cabot et dans le village des Tanneries, les organismes ont souligné l'importance de maintenir les emplois dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

La qualité de vie

Le climat sonore

Le trafic routier

Plusieurs facteurs influencent la perception du bruit routier, dont le volume de circulation, le nombre de véhicules lourds, la vitesse des véhicules, l'état et le type du revêtement de la route et les conditions climatiques. La perception est également influencée par les facteurs liés à l'éloignement des terrains riverains et des résidences par rapport à la chaussée, la présence de végétation, d'obstacles naturels, d'immeubles ou d'accumulation de neige ou par la propagation du son avec la présence ou l'absence d'écran antibruit artificiel ou naturel.

Le promoteur utilise l'indicateur Leq sur une période de 24 heures (Leq_{24h}) pour évaluer le niveau de bruit continu équivalent à un endroit donné. La méthodologie est celle préconisée dans la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports. Le Ministère estime qu'une voie de circulation existante pose problème aux zones adjacentes lorsque le niveau de bruit égale ou dépasse 65 dB(A)[1]. Si le niveau y est

1. Le décibel A est une unité de mesure logarithmique de l'intensité de la pression acoustique corrigée pour traduire la perception des sons par l'oreille humaine, qui est plus sensible aux hautes fréquences qu'aux basses fréquences. Chaque doublement de l'énergie sonore entraîne une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A). Une variation de la pression sonore de 2 dB(A) ou moins passe habituellement inaperçue chez l'humain. De plus, un bruit dont l'intensité est augmentée de 10 dB(A) est perçu comme étant deux fois plus fort.

inférieur ou égal à 55 dB(A), il estime alors acceptable le climat sonore. Selon cette politique, pour un niveau actuel entre 45 et 51 dB(A), l'augmentation doit varier de 11 à 5 dB(A) avant de générer un impact significatif. Entre 52 et 61 dB(A), l'augmentation doit être de 4 dB(A), à 62 dB(A), l'augmentation doit être de 3 dB(A), entre 63 et 69 dB(A), l'augmentation doit être de 2 dB(A), et, à partir de 70 dB(A), une augmentation de 1 dB(A) suffit pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation (PR3.2, annexe C, p. 2 à 5). Puisqu'il s'agit d'une reconstruction, l'approche de planification intégrée du Ministère est ici appliquée et implique que ce dernier prend en charge la totalité du coût des mesures d'atténuation.

L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a rapporté que, malgré ce que préconise l'Organisation mondiale de la santé[1], le ministère des Transports n'utilise que le bruit équivalent sur 24 heures pour évaluer les impacts de ses projets, plutôt que les bruits équivalents sur 16 heures et 8 heures qui permettent respectivement de distinguer les périodes diurne et nocturne. Selon cette organisation, un déficit auditif ne se produirait pas à des niveaux d'exposition répétés de moins de 75 dB(A), Leq_{8h} pour la grande majorité des personnes. Des effets cardiovasculaires peuvent toutefois survenir après une exposition de longue durée au trafic avec des valeurs de 60 dB(A) et plus (DM86, p. 17). L'Agence estime qu'à des niveaux moindres le bruit peut causer des effets tels que des difficultés à s'endormir, des réveils et des changements de phase ou de profondeur de sommeil, de la tension artérielle, des changements de la fréquence cardiaque. Des effets secondaires peuvent également être constatés, le jour, après une nuit perturbée par le bruit, dont une fatigue accrue, un sentiment de dépression et des performances réduites. Un niveau excessif dégrade également la qualité de la compréhension de la conversation, notamment pour les personnes souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées et les enfants en cours d'apprentissage (M. Norman King, DT7, p. 43 à 45).

L'Organisation mondiale de la santé préconise de limiter le bruit extérieur à 55 dB(A), Leq_{16h}, dans les zones résidentielles afin d'éviter une gêne le jour et le soir. Un niveau extérieur maximum de 45 dB(A), Leq_{8h}, est également recommandé la nuit afin d'assurer un sommeil acceptable dans la chambre à coucher[2]. De plus, le niveau de pointe recommandé la nuit est de 60 dB(A) à l'extérieur.

À cet égard, l'évaluation du niveau sonore pendant la période nocturne et des bruits de pointe a été demandée dans la directive ministérielle pour le projet et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a adressé une question

1. Organisation mondiale de la santé (2005), *Report on the third meeting on night noise guidelines*, 28 p.
2. Ce qui représente un niveau de 30 dB(A), en considérant que les gens puissent dormir avec les fenêtres ouvertes.

complémentaire au promoteur qui ne lui a pas fourni l'information désirée (PR2, p. 10 ; PR5.1, p. 8).

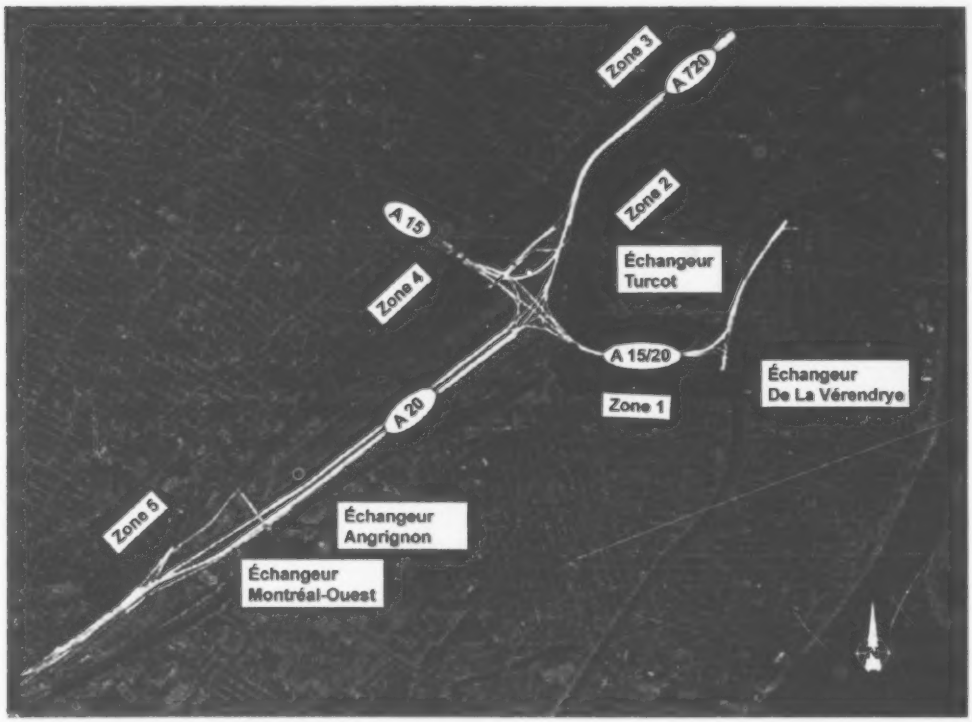
- *La commission d'enquête constate que les niveaux sonores de référence du ministère des Transports sont fixés pour une période de 24 heures alors que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé distinguent les périodes de jour, de soir et de nuit. Par ailleurs, le Ministère ne prend pas en compte les bruits de pointe, tel que le souhaiterait le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que l'utilisation du Leq_{24h} par le ministère des Transports comme seul critère d'intervention dans sa politique sur le bruit routier devrait être revue. Elle estime qu'il y a lieu de distinguer les niveaux diurne et nocturne de bruit routier en fonction des critères recommandés par l'Organisation mondiale de la santé. Les bruits de pointe devraient également être pris en compte.*

Le promoteur a évalué les impacts sonores pour cinq zones (figure 5). Ces zones, d'une largeur de 300 m, ont été choisies parce qu'elles comprennent les secteurs résidentiels, scolaires ou récréatifs ceinturant le projet (PR3.1, p. 186 à 194). Les secteurs sensibles sont De La Vérendrye (zone 1), Côte-Saint-Paul (zone 2), Westmount (zone 3), Décarie (zone 4) et Montréal-Ouest (zone 5).

Le promoteur a pris des levés pendant le jour et le soir en divers endroits dans ces cinq zones, puis il a réalisé une modélisation de l'ambiance sonore. Les résultats indiquent qu'en plusieurs endroits l'ambiance est de mauvaise qualité, avec des niveaux généralement supérieurs à 60 dB(A) et parfois supérieurs à 70 dB(A). Le climat sonore prévu en 2016 a ensuite été modélisé avec les projections du trafic routier pour la configuration actuelle du complexe Turcot ainsi que pour celle prévue au projet. Avec le complexe reconstruit tel qu'il est proposé, le climat ne se dégraderait pas dans la majeure partie des zones et s'améliorerait à plusieurs endroits sans aucune mesure particulière d'atténuation car les voies routières ne se rapprocheraient pas ou le plus souvent s'éloigneraient des résidences. Certains endroits subiraient néanmoins une dégradation de moyenne à forte, selon le cas, soit les rues De Roberval, de l'Église et Cabot du secteur De La Vérendrye, les rues De Richelieu, Agnès et Cazelais dans Côte-Saint-Paul, la rue Saint-Jacques dans Décarie ainsi que l'allée Ronald, la rue Elm et l'avenue Vincent dans Montréal-Ouest. Par ailleurs, l'ambiance nocturne n'est pas connue car elle n'a pas fait l'objet de mesures ni d'une modélisation particulière. Il n'est donc pas possible de savoir quelle est l'influence du projet sur le niveau de bruit nocturne, comme le recommande l'Organisation mondiale de la santé pour les zones résidentielles (PR3.2, annexe C, p. 9 à 60).

Figure 5 Zone de bruit



Source : adaptée de PR3.1, figure 16.

Essentiellement, le promoteur propose des murs antibruit pour les zones sensibles qui subissent une dégradation significative (PR3.1, p. 378). Il estime que l'efficacité de ces mesures préviendrait tout impact résiduel moyen ou fort et que, dans l'ensemble, la réalisation du projet et l'application des mesures amélioreraient quelque peu l'ambiance sonore, mais ces zones demeureraient toutefois sous l'influence du bruit généré par le trafic autoroutier.

À la demande de Santé Canada, le promoteur a réalisé une évaluation complémentaire sur le bruit pour tenir compte de l'effet cumulatif du transport ferroviaire (PR8.7). Santé Canada a estimé que la reconstruction des voies routières, conjuguée au déplacement des voies ferrées, est susceptible de modifier le climat sonore dans certaines zones. Le complément d'étude montre que les secteurs des Tanneries (rue Walnut), à vocation résidentielle, et Saint-Jacques/parc Belvédère, à vocation commerciale, seraient touchés par une augmentation de la gêne sonore. Cela signifie que des mesures supplémentaires pour atténuer le bruit pourraient donc

être requises sur la rue Walnut. Il est à noter que le secteur des Tanneries, le long de l'emprise ferroviaire, a fait l'objet d'un aménagement par des citoyens du secteur (allée des Tanneries), comprenant la plantation d'arbustes.

- ***Avis*** — *La commission d'enquête estime qu'une attention particulière doit être apportée aux résidences de la rue Walnut pour l'impact sonore, car elles sont susceptibles d'être touchées à la fois par la reconstruction du complexe Turcot et le déplacement de voies ferrées. Toute mesure d'atténuation éventuelle devrait s'harmoniser avec l'aménagement déjà fait par les citoyens le long de l'emprise ferroviaire.*

- ***Avis*** — *La commission d'enquête estime que les résidants riverains du complexe Turcot devraient être consultés à l'étape de la conception des mesures d'atténuation du bruit routier pour en assurer une insertion urbaine appropriée.*

- ***Avis*** — *Comme toute simulation de bruit routier possède un degré d'incertitude inhérent, la commission d'enquête est d'avis que le suivi prévu en période d'exploitation du projet est requis pour s'assurer qu'il n'y aura pas de dégradation inacceptable de l'ambiance sonore pour des riverains résidentiels du complexe Turcot.*

Étant donné le rapprochement et la proximité des infrastructures routières projetées de certaines résidences, entre autres sur la rue Cazelais, et de bâtiments de services publics comme le centre récréatif Gadbois, il est possible que des vibrations basses fréquences générées par le trafic routier causent des désagréments aux occupants (DA62 ; M. Marc-André Dubé, DT7, p. 34 et 35) Ces vibrations résulteraient principalement des véhicules lourds, du revêtement de la chaussée et de la présence de dépôts meubles compacts et épais. Par ailleurs, il faut que les vibrations créent une harmonique sur le bâtiment pour qu'un effet soit généré et qu'elles soient perceptibles (DB14). Le promoteur a mentionné que des mesures (pavage, fondation absorbante) peuvent être implantées pour atténuer ce genre de problèmes, même une fois le projet réalisé (M^{me} Line Gamache et M. Marc-André Dubé, DT7, p. 47 et 48).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis qu'une attention particulière doit être apportée à la conception des infrastructures routières projetées et au suivi sur les vibrations basses fréquences dans les résidences et les bâtiments de services publics qui feraient l'objet d'un rapprochement éventuel de ces infrastructures.*

La période de construction

Le promoteur prévoit maintenir le trafic au complexe Turcot tout au long des sept ans prévus de travaux et d'effectuer la nuit, s'il y avait nécessité de fermer des voies sous-jacentes, la démolition de certaines infrastructures. Normalement, les travaux seraient faits de jour, du lundi au vendredi, en raison de dix heures par jour. Moins de 90 jours de travaux nocturnes seraient nécessaires, principalement dans l'échangeur

Turcot et sur l'autoroute 720. Enfin, le promoteur apporterait une attention particulière aux vibrations basses fréquences afin de les réduire le plus possible (PR3.1, p. 61 ; DA60 ; DA62).

L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, les trois Villes visées par le projet et plusieurs citoyens résidant près de la zone des travaux sont préoccupés par l'impact des bruits du chantier projeté sur les secteurs habités ou fréquentés par la population, dont les écoles Marie-de-l'Incarnation, Doorways et James Lyng. La grande étendue des travaux et leur longue durée ainsi que les multiples sources potentielles de bruits, dont les bruits d'impact de la machinerie, inquiètent particulièrement.

Le promoteur prévoit limiter à la source le bruit des travaux à un niveau[1] L_{10} de 75 dB(A) ou au bruit ambiant sans travaux plus 5 dB(A) entre 7 h et 19 h, au bruit ambiant sans travaux plus 5 dB(A) le soir et la nuit. Il prévoit installer une ou des stations de suivi acoustique (PR5.2, p. 6 et 7 ; DA65, p. 26 à 34). Il mettrait en place une procédure de communication permettant aux citoyens d'être informés sur la gestion du bruit du chantier et de formuler des plaintes ou commentaires le cas échéant. En outre, il effectuerait des mesures ponctuelles de bruit dans les zones sensibles afin de s'assurer du respect des niveaux autorisés et de l'efficacité des mesures d'atténuation (PR3.1, tableau 73b ; PR3.3.1, p. 17).

Les lignes directrices[2] pour le bruit des chantiers préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sont plus restrictives que celles du ministère des Transports. Elles sont pour le jour le Leq_{1h} de 55 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant initial et de 45 dB(A) le soir et la nuit pour les secteurs sensibles (résidences, écoles, hôpitaux). Exceptionnellement, une dérogation peut être acceptée entre 19 h et 22 h par le Ministère s'il ne peut en être autrement pour la réalisation des travaux, mais aucune ne serait acceptée la nuit. De plus, les diverses réglementations municipales sur les nuisances et le bruit donnent aux Villes le pouvoir d'intervenir pour faire cesser des bruits abusifs en cas de plainte (DB20). Puisque le territoire de trois villes est visé par le projet, soit Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, le promoteur et ses entrepreneurs auraient à composer avec les exigences de ces Villes. La Ville de Westmount, qui a une réglementation restreignant fortement les travaux la nuit, a d'ailleurs été claire à ce sujet en audience publique et elle poserait ses conditions avant l'émission des permis de construction (M^{me} Karin Marks, DT9, p. 41).

1. L10 : l'intensité sonore mesurée dépasse 10 % du temps le niveau sonore maximum spécifié sur une période de 30 minutes.
2. Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, mises à jour de mai 2005, 1 p.

- *La commission d'enquête constate que les critères de bruit retenus par le ministère des Transports en période de travaux sont moins restrictifs que ceux du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et que les Villes concernées par les travaux pourraient poser leurs exigences propres avant le début des travaux.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que les critères de bruit en période de construction devraient correspondre à ceux diffusés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction car ils prennent mieux en compte la qualité de vie.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le bruit en période de construction devrait faire l'objet d'un suivi impliquant le ministère des Transports et les Villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.*

La qualité de l'air

La qualité de l'air dans l'agglomération de Montréal et particulièrement aux abords des grands axes routiers est reconnue comme un important enjeu de santé publique (DB1, p. 20 et 21). En cette matière, diverses réglementations visent à établir, à partir des connaissances actuelles, une concentration sans effet nocif sur la santé pour les principaux contaminants. Ce seuil correspond à la concentration la plus élevée d'un aéropolluant à ne pas dépasser afin de prévenir toute action délétère sur les populations exposées, qu'elle soit causée par une exposition directe (inhalation) ou indirecte (ingestion). Dans l'élaboration des concentrations sans effet nocif, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs s'appuie sur l'article 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Le promoteur a procédé à l'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air selon deux méthodes : l'approche avec seuil et l'approche sans seuil. La première consiste à caractériser la qualité de l'air ambiant en comparant les concentrations d'aéropolluants à des concentrations sans effet nocif. Les tests de dépassement sont effectués sur des données de qualité de l'air ou sur des valeurs prédites. Ces dernières proviennent de simulations informatiques de la dispersion des aéropolluants jusqu'à des points virtuels de contrôle au sol appelés « récepteurs ». Ces points sont localisés à des endroits stratégiques afin d'évaluer les impacts appréhendés du projet sur les résidants des quartiers les plus exposés.

L'approche sans seuil nocif (modèle AQBAT[1]) évalue par simulations l'impact cumulatif d'une exposition prolongée à des concentrations moyennes d'aéropolluants

1. Air Quality Benefits Assessment Tool, un logiciel de calcul mis au point par Santé Canada.

sur certaines maladies cardiorespiratoires potentiellement mortelles, les activités extérieures et la pression sur les soins de santé en coûts de consultation et d'hospitalisation. L'étude du promoteur conclut que les effets du projet seraient « marginaux autant en termes de nouveaux enjeux de santé qu'en ce qui concerne les coûts sociaux liés à ces enjeux » (DA71, p. 32).

Au Québec, les données de qualité de l'air sont obtenues par un réseau sentinelle connu sous le nom de Programme de surveillance de la qualité de l'air (PSQA) qui se compose de 76 stations d'échantillonnage. Le réseau cible en priorité les installations industrielles et les zones urbanisées où la densité de la population est élevée. À la suite d'une entente avec le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal exploite un réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) constitué de dix-sept stations. Le promoteur en a retenu cinq qu'il considère comme étant les plus représentatives de la zone d'étude (figure 1), soit la station Verdun (n° 68), la station Maisonneuve (n° 61), la station Drummond (n° 13), la station Aéroport de Montréal (n° 66) et la station Échangeur Décarie (n° 28). À celles-ci s'ajoute une station témoin à Sainte-Anne-de-Bellevue (n° 99) située à l'ouest de la zone d'étude, dans un secteur perçu comme représentant un milieu faiblement urbanisé de Montréal. L'évaluation du promoteur a porté sur cinq des principaux contaminants, ou familles de contaminants, émis par la circulation : le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde d'azote (NO_2), les composés organiques volatils (COV), les particules respirables et l'ozone troposphérique (O_3).

La pollution transfrontalière

Les polluants sont transportés par une masse d'air qui est soumise aux aléas météorologiques. Sous l'effet du rayonnement solaire, certains d'entre eux dits « précurseurs » se transforment par réactions photochimiques en d'autres types de contaminants dits « secondaires ».

Le couloir Windsor-Québec est lourdement touché par la pollution car les vents dominants de l'ouest et du sud-ouest en provenance des Grands Lacs transportent des polluants dans la Vallée du Saint-Laurent depuis les grands centres industrialisés et urbanisés du sud de l'Ontario et du centre des États-Unis. Ces apports s'additionnent aux concentrations naturelles pour donner une concentration de base communément appelée « bruit de fond ». Le promoteur considère comme représentatives les données enregistrées à la station Sainte-Anne-de-Bellevue (DA70, p. 8).

La pollution de l'air ambiant sur l'île de Montréal

Au cours de son passage au-dessus de Montréal, la masse d'air des Grands Lacs reçoit graduellement des contaminants de sources multiples. L'ajout des émissions montréalaises au bruit de fond contribue au niveau ambiant de pollution sur l'île qui

peut s'amplifier brusquement pour causer des pics de mauvaise qualité de l'air lorsque les conditions météorologiques s'y prêtent (DQ3.1, p. 6 et DQ4.1, p. 2). En présence d'une masse d'air stagnante, les polluants peuvent être retenus près du sol pendant quelques jours et entraîner une dégradation de la qualité de l'air pouvant conduire à un épisode de smog. Selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, un « jour de smog » est :

> Un jour où les émissions atmosphériques et les conditions météorologiques provoquent la formation ou l'accumulation de concentrations élevées de particules fines (> 35 µg/m³) ou d'ozone (> 82 ppb[1]) pendant plusieurs heures (≥ 3 heures) sur une vaste étendue de territoire.
> (DQ4.1, p. 2)

Ces courtes mais graves dégradations de la qualité de l'air se produisent aussi bien en période hivernale qu'estivale. En période de canicule, les journées de smog peuvent exacerber l'inconfort des personnes souffrant de maladies cardiorespiratoires et, parfois, nécessiter leur hospitalisation, voire causer leur décès (DB1, p. 24).

La formation du smog

Le smog est constitué d'un mélange toxique de gaz et de particules qui se forme dans l'air sous l'apparence d'un brouillard brunâtre. Les principales sources responsables du smog sont colligées au tableau 1. Les deux principaux polluants qui composent le smog sont l'ozone troposphérique et les particules fines. Les composés organiques volatils (COV) jouent également un rôle.

À proximité des grands axes routiers, certains contaminants issus de la combustion de l'essence, tels le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote et les particules fines, affichent des concentrations qui varient au gré du trafic avec des valeurs maximales enregistrées en semaine aux heures de déplacement pour le travail le jour et les sorties le soir. Ces périodes s'étirent entre 6 h et 9 h et entre 16 h et 22 h. La pollution de l'air s'aggrave généralement la semaine et par temps froid l'hiver avec la hausse de consommation de pétrole et de bois (DA70, p. 9 à 21). Ainsi, les concentrations des aéropolluants respirés par une personne vivant à un endroit donné de l'île de Montréal varient sur une base horaire, journalière et annuelle. D'où l'existence de critères et de normes de qualité de l'air qui sont applicables sur une heure, huit heures, vingt-quatre heures ou une année. La pollution atmosphérique est donc un phénomène entaché d'une grande variabilité temporelle surtout à cause des habitudes de transport et des conditions climatiques changeantes.

1. La concentration d'un polluant, gazeux ou sous forme de particules, s'exprime en masse par unité de volume, le plus souvent en µg/m³. On utilise aussi un rapport de mélange, le plus souvent en volume, qui s'exprime en ppm (une partie pour un million) ou en ppb (une partie pour un milliard).

Tableau 1 Principales sources de pollution responsables du smog

Polluant	Sources (naturelles et anthropiques)
Composés organiques volatils (COV)	Gaz d'échappement des véhicules à moteur, évaporation d'essence, revêtements de surface (peintures à l'huile), solvants, combustion de carburant, végétation.
Oxydes d'azote (NO, NO_2)	Gaz d'échappement des véhicules à moteur, industries de fabrication, centrales électriques, bouilloires alimentées aux combustibles fossiles, raffineries de pétrole, usines de pâtes et papiers, incinérateurs.
Anhydride sulfureux (SO_2)	Fonderies de métaux non ferreux, centrales thermiques, raffineries de pétrole, usines de pâtes et papiers, incinérateurs.
Particules	Gaz d'échappement des véhicules à moteur, volcans, érosion éolienne, incendies de forêt, chauffage et bouilloires alimentées aux combustibles fossiles.

Source : [En ligne (4 septembre 2009) : http://dsp-psd.tpsgc.gc.ca/Collection-R/LoPBdP/modules/prb98-4-smog/principauxcomposants-f.htm].

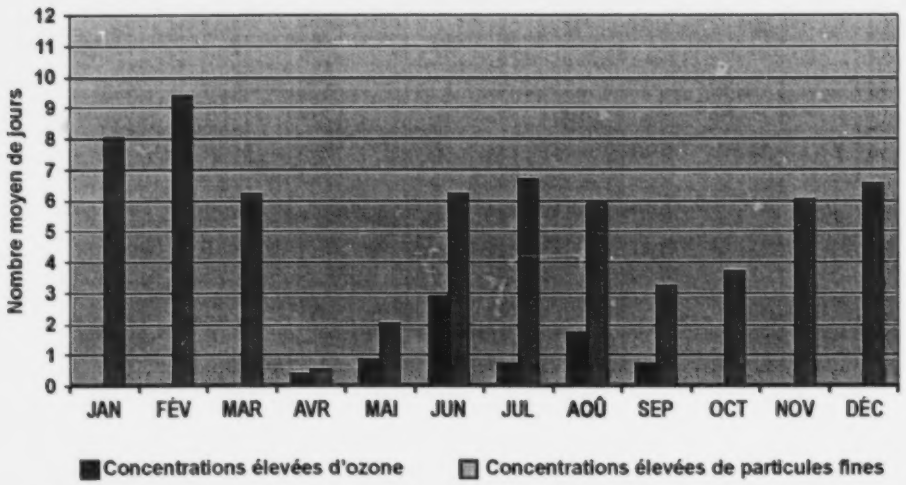
Le smog estival diffère du smog hivernal parce que la formation d'ozone est accélérée par l'intensité accrue et la durée plus longue du rayonnement solaire. En hiver, les particules fines émises par le chauffage au bois sont en partie responsables du smog dans certains secteurs de l'île de Montréal (DQ4.1, p. 2). La figure 6 montre que les concentrations élevées d'ozone se retrouvent surtout l'été (avril à septembre), tandis que des concentrations élevées de particules fines sont mesurées pratiquement tout au long de l'année, mais avec des concentrations accrues en hiver.

L'ozone (O_3)

L'ozone troposphérique (O_3), ou de basse atmosphère, forme un gaz légèrement bleuté et odorant présent juste au-dessus de la surface de la terre. Des concentrations trop élevées peuvent devenir irritantes pour les voies respiratoires, en particulier pour les enfants et les personnes âgées. En général, la concentration moyenne annuelle d'ozone dans les stations canadiennes[1] en milieu peu pollué se situe entre 25 et 35 ppb. Ces niveaux naturels représentent environ la moitié de la valeur limite acceptable du standard pancanadien pour l'ozone troposphérique fixé à 65 ppb.

1. [En ligne (22 mai 2009) : www.statcan.gc.ca/pub/16-002-x/2008002/article/10624-fra.htm].

Figure 6 **Nombre moyen de jours par mois où les concentrations d'ozone et de particules fines ont été élevées à au moins une station de mesure dans la région Montréal–Laval, de 2001 à 2006**



Note — Basé sur l'occurrence d'au moins une concentration d'ozone horaire ou de particules fines sur trois heures respectivement plus grande que 82 ppb et 35 µg/m³, et ce, dans au moins une station de la région.

Source : www.mddep.gouv.qc.ca/air/info-smog/smog.htm#variation.

L'ozone est un polluant secondaire qui se forme quand des précurseurs tels que les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV) réagissent entre eux sous l'effet du rayonnement solaire. Il est ainsi usuel de mesurer les valeurs maximales d'ozone l'été, par après-midi ensoleillé et chaud, lorsque l'air est stagnant. Sur le territoire de Montréal, la période d'avril à septembre est celle où les conditions météorologiques sont particulièrement propices. À noter que les stations qui sont sous l'influence des échangeurs Décarie (Échangeur Décarie), Turcot (Maisonneuve) et De La Vérendrye (Verdun) affichent des concentrations d'ozone moins élevées qu'ailleurs sur l'île. Dans toutes les stations situées à proximité du complexe Turcot, les dépassements de la norme horaire de 160 µg/m³ (81,5 ppb) sont rarissimes, tandis que les dépassements de la norme quotidienne de 50 µg/m³ (25,5 ppb) sont fréquents mais variables d'une station à l'autre.

Pour la période de 2003 à 2006, la fréquence annuelle de dépassement de la norme quotidienne près de l'échangeur Turcot a varié entre 3 % et 9 % alors qu'à Sainte-Anne-de-Bellevue la fréquence oscillait entre 40 % et 48 % (DA70, tableau 8, p. 25).

Quant à la station Verdun, située sous le vent de l'échangeur De La Vérendrye, la fréquence de dépassement entre 22 % et 26 % pourrait constituer une situation intermédiaire puisqu'elle est située dans un milieu urbanisé mais sous l'influence d'un échangeur moins achalandé que l'échangeur Turcot.

- *La commission d'enquête note que la caractérisation de l'ozone dans l'air ambiant réalisée par le ministère des Transports porte sur des données horaires et quotidiennes sans regard aux variations saisonnières alors que les concentrations en ozone sont plus élevées en été qu'en hiver.*

- *La commission d'enquête constate que la dégradation de la qualité de l'air ambiant par un excès d'ozone serait moins grave dans les quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest situés sous l'influence des vents dominants par rapport aux échangeurs Turcot et De La Vérendrye que dans les autres arrondissements moins exposés au transport.*

Cette situation particulière s'explique par des réactions chimiques entre les aéropolluants. Pour ce qui est des deux indicateurs de COV contribuant au smog, la contribution du benzène, composé de l'essence, serait en nette décroissance. À la station Maisonneuve, sa concentration maximale n'a dépassé qu'à deux occasions le critère de 10 µg/m³ entre 2003 et 2007. En outre, la teneur moyenne annuelle de benzène à cette station[1] a diminué de 6 µg/m³ en 1993 à 1,15 µg/m³ en 2008. Quant au formaldéhyde à la station Aéroport de Montréal mesuré de 2003 à 2007, sa concentration maximale ne dépassait pas la norme de 12 µg/m³ sur 24 heures (DA70, p. 26). Or, la dynamique de la formation de l'ozone est principalement contrôlée par les oxydes d'azote, là où la concentration de COV est faible (DQ4.1, p. 3). Les données sur vingt ans pour les oxydes d'azote et l'ozone indiquent que des efforts sont encore nécessaires afin de réduire leur concentration dans l'air ambiant et, ainsi, éviter les dépassements de normes de qualité de l'air.

Les oxydes d'azote

Parmi les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde (NO) et le dioxyde d'azote (NO_2) sont les plus importants en ce qui concerne la pollution atmosphérique. Les principales sources proviennent de la combustion, comme le chauffage domestique, les incinérateurs et, bien sûr, les automobiles (tableau 1). Le monoxyde d'azote est surtout généré à la suite d'une combustion à haute température dans les chaudières et les moteurs, par réaction entre l'azote élémentaire et l'oxygène dans l'air. Environ 95 % des oxydes d'azote anthropiques sont attribuables à la combustion du charbon

1. *Qualité de l'air à Montréal. Bilan environnemental 2008* (p. 4) [en ligne (23 juin 2009) www.rsqa.qc.ca].

dans les centrales électriques, aux procédés industriels, au chauffage résidentiel de même qu'à l'essence et l'huile brûlées par les véhicules à moteur.

Le monoxyde d'azote, le composé dominant, peut se transformer en quelques dizaines de secondes en dioxyde d'azote selon l'équation suivante : $NO + O_3 \rightarrow NO_2 + O_2$.

La transformation du monoxyde d'azote produit facilement du dioxyde d'azote qui est dommageable pour le système respiratoire. La baisse de l'ozone est donc associée à une hausse du dioxyde d'azote près des autoroutes. Pour la période de 2003 à 2007, les concentrations maximales enregistrées sur une base horaire aux stations Maisonneuve, Verdun et Échangeur Décarie ont atteint des valeurs de 252, 184 et 243 µg/m³ respectivement (DA70, tableau 3, p. 16). Le dioxyde d'azote enregistré à ces stations respecte la norme horaire (400 µg/m³) de même que les normes journalière (200 µg/m³) et annuelle (100 µg/m³). Par contre, l'étude d'impact révèle une augmentation des concentrations mensuelles par un facteur de 3 à 4 près des échangeurs Décarie et Turcot, comparativement à Sainte-Anne-de-Bellevue. Ces données montrent également que les concentrations dans l'air ambiant sont environ deux fois plus élevées durant les mois d'hiver que d'été (*ibid.*, figure 4, p. 15).

- *La commission d'enquête constate que la pollution de l'air par le dioxyde d'azote serait environ deux fois plus élevée dans les quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest (Saint-Henri et Côte-Saint-Paul), situés sous le vent de l'échangeur Turcot, que dans les arrondissements moins exposés au transport comme à Sainte-Anne-de-Bellevue et que les concentrations de dioxyde d'azote mesurées sont proportionnelles au trafic routier.*

Les particules fines

Contrairement à l'ozone qui affiche des concentrations élevées entre les mois de mai et août, de fortes teneurs en particules fines dans l'air peuvent causer des pics de smog autant l'hiver que l'été (figure 6). Selon les substances et les processus à l'origine de leur formation, les particules sont classées parmi les particules primaires ou secondaires. Les premières sont émises à la source sous forme de poussières, par exemple la cheminée d'une usine, l'érosion éolienne des sols par temps sec, les incendies de forêt ou le chauffage au bois. Les particules secondaires résultent d'une série de réactions chimiques et physiques complexes où interviennent différents gaz précurseurs, tels que le dioxyde de soufre (SO_2) et les oxydes d'azote (NO_x). Le dioxyde de soufre appartient à la famille des oxydes de soufre (SO_x). Il se constitue durant les processus de combustion et de raffinage, à partir du soufre contenu dans des matières premières telles que le charbon, le pétrole et les minerais métallifères.

Les particules peuvent être divisées en trois classes selon leur taille, soit les particules en suspension totales, d'un diamètre maximal d'environ 100 µm, les particules fines, d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}) et celles très fines, d'un diamètre inférieur à 2,5 µm ($PM_{2,5}$). En général, les poussières dites « respirables » ont un diamètre inférieur à 10 µm. Plus les particules sont petites, plus elles pénètrent profondément dans l'arbre pulmonaire, augmentant leur dangerosité pour la santé humaine. Dans les endroits isolés d'Amérique du Nord, les teneurs naturelles de PM_{10} mesurées sur une année ou de plus longues périodes sont comprises entre 4 et 11 µg/m³ (DA71, p. 16 et 17). Pour la période de 2003 à 2006, les particules fines mesurées à la station la plus rapprochée de la zone d'étude ont varié entre 20 et 26 µg/m³ (DA70, tableau 6, p. 20), ce qui témoigne d'apports anthropiques importants.

Les tests de dépassement de normes pour les particules en suspension totales et les PM_{10} pour 2003 à 2005 effectués par le promoteur montrent que la zone d'étude a été particulièrement polluée en 2005 (*ibid.*, tableaux 5 et 6, p. 20). L'été de 2005 a fait l'objet de dix avertissements d'épisode de smog du programme Info-Smog[1] (tableau 1) et onze jours de smog répartis sur quatre épisodes ont été observés au Québec entre le 1er juin et le 31 août 2005. Le premier épisode s'est produit du 8 au 13 juin et aurait été causé par des feux de forêt au nord de Chibougamau et près d'Eastmain[2]. À Montréal, le smog estival coïncide avec cette période avec des concentrations élevées d'ozone et de particules fines du 8 au 12 juin[3]. Cette observation a poussé la commission à approfondir cet aspect.

Les poussières respirables et les incendies de forêt

Le tableau 2 montre le nombre d'avertissements de smog émis à Montréal et l'importance des incendies de forêt au Québec sur une base annuelle. Pour la période de 2002 à 2008[4], il appert que les étés éprouvés par les feux de forêts (> 200 000 ha brûlés) ont le plus grand nombre d'avertissements (9 à 14) de smog estival. En revanche, les étés peu touchés (< 15 000 ha brûlés) n'ont connu que trois avertissements ou moins. D'ailleurs, des chercheurs des États-Unis[5] ont montré qu'une recrudescence des incendies de forêt dans l'ouest des États-Unis depuis le

1. Le programme Info-Smog a été élaboré en 1994 conjointement par la Ville de Montréal, la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et Environnement Canada. Info-Smog comprend deux aspects : une prévision quotidienne et des avertissements lorsque des concentrations élevées de smog sont prévues.
2. [En ligne (18 juin 2009) : 74.125.93.132/search?q=cache:A9VZZ89LUtwJ:www.criacc.qc.ca/climat/suivi/ete05/bilan_f.html+2005+smog+montr%C3%A9al+feux+for%C3%AAt+juin&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr].
3. Réseau de surveillance de qualité de l'air, rapport annuel 2005.
4. Le programme Info-Smog couvre autant l'hiver que l'été depuis 2002 seulement.
5. [En ligne (16 juin 2009) : ulmo.ucmerced.edu/pdffiles/07GRL_Sprackletal.pdf].

milieu des années 1980 aurait causé une augmentation de 30 % des émissions de particules de carbone organique dans l'atmosphère comparativement à la période de 1970 à 1984. En outre, ces recherches ont mis en évidence un lien entre l'augmentation de la température au sol et la fréquence des incendies, ce qui amène les chercheurs à recommander de poursuivre les études sur la fréquence d'occurrence des feux de forêt en relation avec les changements climatiques appréhendés.

L'étude d'impact montre que les concentrations[1] de $PM_{2,5}$ enregistrées sur 24 heures dans les stations du Réseau de surveillance de la qualité de l'air les plus rapprochées de la zone d'étude varient entre 27,24 et 29,11 µg/m³, ce qui respecte à peine le standard pancanadien de 30 µg/m³. Malgré son caractère conservateur, la moyenne des 98e percentiles des moyennes quotidiennes de $PM_{2,5}$ calculée sur trois années consécutives pourrait mésestimer l'importance des risques sanitaires associés aux poussières très fines certains étés de canicule lorsque de nombreux feux de forêt embrasent de vastes superficies du Québec. L'analyse du promoteur amalgame des données de $PM_{2,5}$ provenant des années 2005 et 2007 durement touchées par les feux de forêt et celles de 2006 plutôt épargnée par les incendies (tableau 2). En outre, les tests de dépassement portent sur des données couvrant l'année entière alors que les incendies de forêt se produisent en période estival, ce qui introduit un deuxième biais dans son analyse.

Le tableau 2 montre qu'en moyenne un été sur deux ou sur trois connaît plusieurs incendies de forêt. Dans une évaluation précautionneuse d'une exposition chronique à des poussières respirables, les tests de dépassement des concentrations sans effet nocif devraient être appliqués séparément aux données estivales et hivernales. Tout comme pour l'ozone, cette méthode permettrait de mieux évaluer les risques sanitaires en été alors que les Montréalais passent plus de temps à l'extérieur pour leurs loisirs et leurs activités physiques. En outre, une telle analyse permettrait de suivre le résultat des efforts de la Ville de Montréal pour réduire le chauffage au bois, une source importante de particules[2].

Actuellement, le pollution de l'air par les $PM_{2,5}$ avoisine la concentration sans effet nocif. La rémanence de ces apports externes semble être importante et leur contribution à la mauvaise qualité de l'air dans la région métropolitaine apparaît non négligeable.

1. La moyenne des 98e percentiles des moyennes quotidiennes calculées sur trois années consécutives.
2. *Bilan 2008 de la qualité de l'air à Montréal* [en ligne (28 juillet 2009) : ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/RSQA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/BILAN_RSQA_2008.PDF].

Tableau 2 Les incendies de forêt au Québec et les avertissements de smog à Montréal entre 2002 et 2008

Année	Nombre de feux	Superficie brûlée (ha)	Nombre d'avertissements		
			Estival	Hivernal	Total
2002	803	232 443,0	9	17	26
2003	627	9 047,8	3	17	20
2004	300	258,4	3	17	20
2005	1 258	386 671,3	10	14	24
2006	623	13 768,3	2	7	9
2007	892	278 033,4	14	12	26
2008	189	132,7	3	16	19

Sources : adapté de Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) [en ligne : www.sopfeu.qc.ca] ; *Qualité de l'air à Montréal. Bilans annuels 2005 et 2008* [en ligne (23 juin 2009) : www.rsqa.qc.ca].

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le rôle des particules ultrafines de carbone et autres aéropolluants contenus dans la suie émise par les incendies de forêt qui s'ajoutent à celles émises sur l'île de Montréal est méconnu et devrait être investigué davantage par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal afin de mieux établir la contribution relative des sources externes et internes, en particulier le transport routier.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que l'agrégation de données horaires d'ozone et de particules fines pour la caractérisation de la pollution de l'air ambiant sans regard aux variations interannuelles et saisonnières masque les étés de mauvaise qualité de l'air, ce qui tend à sous-estimer la dégradation de la qualité de l'air.*

Le complexe Turcot et la santé humaine

Des études[1] ont établi un lien entre les poussières et la recrudescence de diverses formes de maladies du cœur et de troubles respiratoires tels que l'asthme, la bronchite et l'emphysème. Le Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun soulève les résultats d'une étude qui montre un risque accru pour la santé des personnes âgées de plus de 60 ans vivant près des rues achalandées de Montréal (DM75, p. 6). Selon cette étude, les $PM_{2,5}$, malgré leur variabilité temporelle, affichent des concentrations relativement stables sur le territoire, contrairement aux particules ultrafines (<1 µm) formées de carbone élémentaire (aérosol) généré par la combustion et qui seraient davantage présentes à proximité des routes les plus achalandées (Smargiassi, 2005).

1. [En ligne (22 mai 2009) : www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/smog-ws13d0edaa-1_Fr.htm].

L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal estime qu'en 2002 environ 1 300 décès prématurés étaient attribuables à la pollution de l'air, dont 372 causés par des pics de pollution et 909, à une exposition chronique. À cela s'ajoutent quelque 6 000 cas de bronchite aiguë infantile et une centaine de milliers de personnes touchées quotidiennement par des symptômes d'asthme. En 2000, le transport pris isolément aurait été responsable de 118 mortalités aiguës et 141 mortalités à la suite de maladies chroniques. L'Agence considère que les périodes de canicule accompagnées de smog accroissent le nombre d'hospitalisations et de décès prématurés chez les personnes âgées souffrant de maladies cardiorespiratoires chroniques (DM86, p. 12 et 13). Toutefois, la principale difficulté associée au départage des causes de mortalité est de déterminer la part de la pollution de l'air ambiant qui est attribuable au transport routier (DA71, p. 24).

L'exposition aiguë

L'exposition aiguë des Montréalais aux polluants associés au smog est un phénomène qui risque de perdurer. La circulation sur le complexe Turcot n'est qu'un élément local d'une problématique régionale à laquelle s'ajoute une dynamique transfrontalière. Y réduire le trafic sans un effort concerté de réduction d'émission par les autres grands émetteurs aurait donc peu d'effets sur la gravité du smog à Montréal et il est difficile d'espérer dans un proche avenir une résorption du smog estival dont des occurrences semblent être en partie liées à la suie émise par les incendies de forêt.

Faute de pouvoir agir directement et rapidement sur le tarissement des sources externes d'origine anthropique et de contrôler les sources naturelles, les pics de pollution liés au smog estival auquel sont associés des problèmes aigus de santé perdureront vraisemblablement encore plusieurs années. Dans le cas de l'ozone, comme elle peut se former à une bonne distance du point d'émission des précurseurs, ses effets sur la santé seraient donc mieux évalués en fonction des impacts à une échelle régionale qu'en fonction d'une exposition locale, selon le promoteur (PR3.3.1, annexe A, p. 17). C'est pourquoi les avertissements et les renseignements transmis à la population par Info-Smog demeurent pour l'instant un moyen efficace d'informer les personnes qui présentent un plus grand risque.

- *La commission d'enquête note que seule une intervention à grande échelle et s'attaquant à réduire les émissions des principales sources pourrait améliorer la qualité de l'air.*

L'exposition chronique

Les séries temporelles de données recueillies par le réseau de stations de Montréal peuvent servir à évaluer l'exposition chronique de la population à des aéropolluants. La détermination du niveau ambiant des aéropolluants est cruciale parce que ces valeurs servent, d'une part, à établir la marge de manœuvre disponible actuellement pour le respect des concentrations sans effet nocif et, d'autre part, au calcul des concentrations simulées pour l'année de référence 2007 et l'année 2016, avec ou sans la reconstruction du complexe Turcot. Hormis la représentativité temporelle, la répartition spatiale des stations du réseau est un aspect majeur dans la validité de cette analyse. En pratique, une station mesure la qualité de l'air à un endroit précis et l'application des résultats aux arrondissements voisins est valide dans la mesure où la masse d'air sous surveillance demeure homogène d'un endroit à l'autre. Or, les transformations dans l'air de certains polluants tels que l'ozone, les oxydes d'azote et les particules combinées à leur variabilité saisonnière concourent à augmenter l'incertitude sur la représentativité des niveaux ambiants retenus par le promoteur dans les modèles de dispersion atmosphérique.

Outre la représentativité du niveau ambiant de pollution, les simulations des impacts de la nouvelle configuration en 2016 du complexe Turcot supposent d'autres hypothèses. Il s'agit du volume de la circulation, de la mixité de la flotte automobile, de l'absence de congestion et de l'évolution des taux d'émission de contaminants en réponse aux programmes nationaux de réduction de consommation d'essence. Le promoteur estime que la hausse des émissions causée par la croissance du trafic entre 2007 et 2016 pourrait être compensée par des percées technologiques. Il se réfère ici à l'administration du président Obama aux États-Unis qui a annoncé en mai 2009 un plan qui prévoit une réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre générées par les véhicules. Les premières mesures s'appliqueraient en 2012, dont une nouvelle norme qui obligerait les constructeurs à réduire la consommation moyenne d'essence des automobiles neuves de 9,41 litres à 6,61 litres par 100 kilomètres dès 2016. Quant à la Californie, plus progressive, elle imposera aux constructeurs une réduction de 30 % des émissions de GES des véhicules pour 2016. Le plan californien[1] incite les constructeurs automobiles à offrir des véhicules routiers à plus faible émissivité dès 2009. Ces mesures devraient se faire sentir au Canada et au Québec puisqu'il s'agit des mêmes constructeurs automobiles.

De plus, des automobiles hybrides (électrique/essence) rechargeables pourraient arriver sur le marché dès le début de la prochaine décennie, comme l'ont annoncé plusieurs constructeurs, ce qui pourrait contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air.

1. [En ligne (30 juillet 2009) : www.ens-newswire.com/ens/jun2009/2009-06-30-01.asp].

Dans ses simulations de la dispersion atmosphérique, le promoteur considère que les valeurs calculées représentent le pire scénario pour l'année de référence 2007 et pour les deux scénarios retenus pour 2016 (DA70, p. 31). Bien que ces simulations pourraient fournir un portrait de la qualité de l'air dans la zone d'étude en 2016, les concentrations de polluants prédites dans un quartier et, *a fortiori*, près d'un immeuble, tel le centre récréatif Gadbois, doivent être considérées avec prudence au regard des incertitudes méthodologiques. La proximité de l'échangeur Turcot du centre récréatif Gadbois, le rapprochement prévu d'une bretelle dans le projet de reconstruction par l'abaissement de la chaussée et le fait que la prise d'air frais du centre soit sur le toit imposent une prudence accrue à cet égard.

Pour la dispersion des $PM_{2,5}$, le promoteur a préféré utiliser le niveau ambiant de 27,44 µg/m³ à la station Échangeur Décarie plutôt que celui de 29,11 µg/m³ obtenu à la station Drummond (DA70, tableau 7, p. 24), la plus rapprochée de la zone d'étude et située sous le vent du complexe Turcot. Il a justifié ce choix par le fait que l'échangeur Décarie a le même volume de circulation que l'échangeur Turcot (M. André Boilard, DT5, p. 57). Le niveau ambiant à la station Drummond atteint presque la concentration sans effet nocif fixée à 30 µg/m³, ce qui laisse peu d'espace pour une hausse des poussières dans le secteur.

Les simulations montrent que les contributions maximales de particules très fines pour 2007 et 2016 avec la reconstruction de l'échangeur Turcot seraient de 2,26 et 2,22 µg/m³ respectivement, tandis que les contributions moyennes dans la zone d'étude seraient de 0,52 µg/m³ pour les deux années (DA70, tableau 14, p. 44). Les contributions maximales combinées des véhicules et des trains ajoutées au niveau ambiant à la station Drummond dépasseraient la norme, contrairement à la situation à l'échangeur Décarie, et les valeurs moyennes seraient proches de la norme. Il est fort probable que, si seuls les niveaux ambiants de particules fines des périodes estivales de 2002, 2005 et 2007 avaient été utilisés dans les simulations, la norme d'air ambiant aurait été dépassée.

La pollution de l'air par les particules fines et leurs effets néfastes sur la santé demeurent des enjeux de taille pour les autorités sanitaires de Montréal. Le bilan le plus récent à Montréal[1] rapporte 68 journées de mauvaise qualité de l'air en 2008, causée par des concentrations trop élevées de $PM_{2,5}$.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que la qualité de l'air en ce qui a trait aux particules fines dans le secteur du complexe Turcot est susceptible de demeurer périodiquement mauvaise, avec ou sans la réalisation du projet, compte tenu des*

1. [En ligne (17 juillet 2009) : ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/rsqa_fr/media/documents/bilan_rsqa_2008.pdf].

émissions liées au trafic routier, au chauffage au bois et aux incendies de forêt qui s'ajoutent aux apports industriels.

- ***Avis*** *— En matière de transport routier et indépendamment du projet, la commission d'enquête est d'avis qu'un plan d'action précis, axé sur la diminution de la consommation de carburant par les véhicules, le recours aux automobiles hybrides rechargeables et une plus grande utilisation du transport collectif, permettrait un retour graduel vers une meilleure qualité de l'air sur l'île de Montréal.*

La qualité de l'air en période de construction

Pendant la reconstruction, les travaux risquent d'émettre des poussières, notamment par temps sec et venteux. La combustion de pétrole, les poussières soulevées ou perdues par les poids lourds sur les routes, le décapage au jet de sable, le concassage du béton, la démolition et l'amoncellement de débris sont autant de sources potentielles de particules fines qui peuvent être transportées jusqu'aux quartiers avoisinants. Comme mesures d'atténuation, le promoteur entend, entre autres, nettoyer les routes et utiliser des abat-poussières à base d'eau ou de détergent (PR3.1, p. 385).

L'efficacité des mesures d'atténuation préconisées dépend de la justesse des prévisions météorologiques en ce qui a trait au délai d'épandage des abat-poussières. Le contrôle des poussières durant la reconstruction s'étirerait sur plusieurs années et il est sujet à l'erreur humaine dont la gravité, particulièrement en canicule, est fonction du degré de pollution par rapport à la concentration sans effet négatif sur la santé humaine.

L'air des quartiers limitrophes pourrait afficher une qualité variable selon l'emplacement des sources d'émission de contaminants du chantier et la direction des vents. Dans de telles conditions, un suivi adéquat de la qualité de l'air nécessiterait l'implantation et l'exploitation pendant une dizaine d'années d'un réseau de surveillance complexe et coûteux, lequel serait constitué de plusieurs stations offrant une couverture complète des zones habitées autour du chantier.

En couplant les résultats d'analyse au programme Info-Smog, les unités mobiles de surveillance fourniraient rapidement aux responsables du chantier et à la Ville de Montréal une évaluation quotidienne en temps réel de l'impact des travaux sur la qualité de l'air. Cette surveillance de première ligne permettrait d'informer la population sur la qualité de l'air et, au promoteur, d'apporter promptement des correctifs aux sources de poussières, le cas échant.

- ***Avis*** *— Advenant l'autorisation du projet, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports devrait évaluer les risques sanitaires dans les quartiers*

limitrophes qui seraient touchés par des poussières respirables en provenance du chantier de construction du complexe Turcot, notamment en période de canicule.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le promoteur devrait évaluer la faisabilité de déployer, selon la prévision des vents, des laboratoires mobiles capables de caractériser les aéropolluants les plus préoccupants pour la santé humaine tels que l'ozone, le dioxyde d'azote et les particules fines.*

Les terrains contaminés

Des activités industrielles ont eu cours aux environs du complexe Turcot depuis plusieurs décennies. Le promoteur a donc fait faire des études retraçant l'historique des activités afin de connaître les risques de contamination sur toutes les propriétés qu'il est susceptible d'utiliser pour la reconstruction. Les études ont établi que la majeure partie des propriétés ceinturant le complexe seraient contaminées, ou sont susceptibles de l'être, par des métaux, des produits pétroliers et des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Dans le cas des propriétés qu'il a déjà acquises, le promoteur a fait procéder à des échantillonnages de sol pour vérifier la présence d'une contamination. Les autres propriétés ne seraient caractérisées qu'une fois acquises, après que le promoteur ait obtenu l'autorisation gouvernementale pour réaliser son projet (DA30 ; PR8.1.1 ; PR8.1.2 ; PR8.1.3 ; PR8.2 ; PR8.2.1 ; PR8.3 ; PR8.4).

Les règles québécoises

Au Québec, les terrains contaminés sont gérés selon la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*[1]. Les terrains présentant un risque pour la santé ou l'écosystème ou présentant un impact sur l'environnement et les biens doivent faire l'objet de mesures d'intervention. La Politique vise toutefois à encourager la réutilisation des terrains contaminés. Le propriétaire d'un tel terrain peut opter pour l'une ou l'autre de deux approches :

– L'approche par critères porte sur l'estimation des risques pour la santé et l'écosystème et des impacts sur l'eau souterraine se fait, dans un premier temps, en comparant les concentrations de contaminants avec des critères génériques modulés selon l'usage (récréatif, résidentiel, commercial et industriel). La décontamination fait en sorte que le terrain peut être réutilisé conformément à l'usage prévu par les critères.

1. [En ligne (3 juillet 2009) : www.mddep. gouv.qc.ca/sol/terrains/politique/resume.htm].

- Le propriétaire peut avoir recours à la procédure d'évaluation des risques pour confirmer ou infirmer l'existence d'un risque significatif pour la santé et l'écosystème ou d'un impact sur l'eau souterraine. Cette approche conduit soit à l'établissement d'un critère de décontamination propre au terrain (généralement plus élevé, donc moins contraignant, que le critère générique), soit à la mise en place de mesures de mitigation (confinement par exemple), de suivi ou de restriction.

La Politique pose des restrictions liées à la gestion du risque, notamment pour la réutilisation à des fins résidentielles de terrains contaminés, lorsque les utilisateurs ont accès à des parcelles de terrains individuels où les sols sont contaminés par des produits pétroliers, contamination qui, elle, doit être retirée.

Les actions envisagées

À partir de la caractérisation des terrains, notamment dans la cour Turcot qui constitue de loin la principale propriété comme étant contaminée, le promoteur estime qu'il aurait à gérer plus de 200 000 m^3 de sols contaminés au-delà du critère C de la Politique[1]. Ce volume pourrait augmenter à la suite des caractérisations des propriétés qui demeurent à acquérir pour la réalisation du projet (DA30). La cour Turcot est un terrain vague de grande superficie, isolé des secteurs résidentiels, qui a été acquis par le ministère des Transports en 2003. Le zonage municipal actuel est de type commercial/industriel (secteur d'emplois), de sorte que les critères génériques applicables correspondent au critère C de la Politique (DB7, p. 199 ou carte 3.1.1). La Ville de Montréal souhaite y voir s'implanter un écoparc industriel (DM82, p. 15).

En ce qui a trait aux secteurs contaminés aux métaux, aux HAP et aux matières résiduelles non dangereuses (sols contenant moins de 50 % de telles matières), où il reconstruirait les voies routières et les voies ferrées, le promoteur prévoit procéder à une analyse de risques, tel que le permet la Politique. Il en irait de même pour les terrains utilisés pour le chantier et qui pourraient faire l'objet d'un développement ultérieur. Des mesures de gestion du risque à l'attention des travailleurs et des résidants voisins sont prévues. Pour les sols contaminés au-delà du critère C, il y aurait soit un traitement sur place, dans la cour Turcot, soit une élimination dans un lieu autorisé. Dans le cas des sols contaminés aux hydrocarbures pétroliers au-delà du critère C, il pourrait y avoir traitement sur place ou élimination dans un lieu autorisé. Enfin, les matières résiduelles dangereuses présentes seraient excavées et éliminées dans un lieu autorisé (DA30, p. 27 à 29).

1. Le critère C est la concentration maximale acceptable d'un contaminant pour les propriétés à vocation commerciale ou industrielle.

Par ailleurs, le promoteur entend réutiliser comme remblai routier une partie des déblais et des débris de démolition du complexe Turcot. Les sols et les matériaux peu ou pas contaminés, soit ceux en deçà du critère C de la Politique, seraient réutilisés à l'intérieur de la cour Turcot. Il pourrait même y transporter de ses autres chantiers routiers de tels sols comme remblai s'il obtient l'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Par ailleurs, le niveau de décontamination visé par le promoteur dans la cour Turcot correspond au critère générique C, commercial et industriel, ou au niveau proposé par les conclusions de l'analyse de risques. Un développement futur de type récréatif ou résidentiel, possibilité évoquée par la Ville de Montréal, nécessiterait une décontamination plus poussée des parcelles de terrain visées puisque les critères génériques de niveau B seraient appliqués. La décontamination supplémentaire serait alors aux frais du futur acquéreur (M. Claude Marcotte, DT4, p. 16 et 17 ; M. Gérald Tremblay, DT10, p. 11 ; M. Alain-Marc Dubé, DT4, p. 19 ; PR3.1, p. 369 à 372).

Enfin, des discussions ont cours entre le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le promoteur sur des caractérisations complémentaires de sol dans la cour Turcot afin de parachever un plan d'intervention qui nécessite une autorisation du Ministère pour être mis en application (M. Hervé Châtaignier, DT4, p. 18 et 19). À cet égard, il est pertinent de souligner les demandes du Ministère afin que l'accent soit mis sur le traitement des sols contaminés plutôt que sur leur confinement à long terme dans un lieu autorisé (PR6, avis n° 17, p. 4).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête estime satisfaisants les engagements du ministère des Transports en matière de gestion des sols contaminés et note que son plan d'intervention aurait à faire l'objet d'une autorisation par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs si le projet était autorisé.*

- ***Avis*** — *La commission d'enquête estime qu'il est préférable de privilégier le traitement des sols contaminés plutôt que leur confinement à long terme dans un lieu autorisé. De même, pour minimiser le transport de sols contaminés, la priorité devrait être donnée au traitement* in situ, *puisque la cour Turcot offre cette possibilité de par son isolement des secteurs résidentiels.*

La sécurité aux environs du complexe Turcot

La commission d'enquête met ici l'accent sur la sécurité du public aux abords du complexe Turcot reconstruit, notamment le long des pistes cyclables et des trottoirs. La notion de sécurité porte autant sur le risque d'accident que sur celui d'être victime d'un acte criminel.

Des participants à l'audience publique, notamment Prévention Sud-Ouest, anticipent que la reconstruction en grande partie en remblai du complexe Turcot, plutôt que sur pilier comme c'est le cas actuellement, n'entraîne davantage de confinement et moins de visibilité aux abords des voies routières, ce qui ferait en sorte que les promeneurs à vélo ou à pied seraient moins en sécurité. Les abords du centre récréatif Gadbois ont également fait l'objet de préoccupations similaires au sujet des options de réaménagement des stationnements envisagées par le promoteur. On craint notamment qu'un stationnement souterrain soit trop isolé le soir.

L'échangeur Turcot proposé créerait plusieurs passages assimilables à des tunnels routiers sous diverses voies, notamment sur Saint-Rémi, de Courcelle, Pullman (près de Saint-Jacques/Saint-Antoine), Pullman (sous l'autoroute 20), Sainte-Anne-de-Bellevue et au canal de Lachine (figure 2). Ces tunnels auraient souvent des dizaines de mètres de long et, dans un cas, plus de cent mètres si l'on considère la juxtaposition de l'autoroute 20 et des voies ferrées au-dessus du boulevard Pullman. Par ailleurs, la piste multifonctionnelle projetée le long de la falaise Saint-Jacques se retrouverait dans un secteur isolé des milieux bâtis.

Le promoteur propose des mesures tel un éclairage adapté dans les passages sous les voies autoroutières. Il entend également concevoir les trottoirs, accès et points de traversée de façon à assurer une visibilité suffisante des usagers et une signalisation claire (DA8 ; DA9, p. 16 à 30). Il envisage également de demander à la Ville de Montréal, qui fait d'ailleurs de la sécurité une priorité dans son plan de transport et dans la conception de ses projets, qu'elle limite à la période diurne l'accès à la piste multifonctionnelle projetée (PR5.2, p. 30 ; DB3, p. 20). Le promoteur estime que la reconfiguration des entrées et sorties améliorerait la sécurité des piétons et des cyclistes dans les rues avoisinantes. De plus, en ce qui a trait à la circulation autour du complexe Turcot :

> [...] l'autoroute va agir, dans le cadre du projet, comme une espèce d'aspirateur de la circulation et devrait réduire la circulation dans les quartiers locaux et on peut anticiper une amélioration de la sécurité routière, mais qui est difficile à quantifier.
> (M. Alain-Marc Dubé, DT3, p. 13)

Pour ce qui est de l'accessibilité des nouvelles voies autoroutières pour des piétons qui s'y aventureraient, le promoteur estime que les hauts de talus abrupts et la hauteur des murs antibruit empêcheraient quiconque d'atteindre la chaussée (DA41 ; M. Alain-Marc Dubé, DT2, p. 32). Enfin, pour ce qui est de la sécurité et de l'aménagement paysager du complexe, le promoteur a mentionné qu'il tiendrait compte de cet élément au moment de la préparation des plans d'aménagement. Il prévoit une végétation clairsemée près des voies d'accès (M. Alain-Marc Dubé, DT7, p. 11).

- *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports s'est montré sensible à la sécurité des piétons et des cyclistes dans la planification de son projet.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête estime important que les diverses mesures de sécurité que le ministère des Transports envisage soient optimisées avec celles des Villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis qu'un suivi de la sécurité des piétons et des cyclistes aux environs du complexe Turcot est nécessaire. Si des problèmes étaient constatés, il y aurait lieu que le ministère des Transports propose aux Villes concernées des mesures supplémentaires, telles que des caméras de surveillance aux endroits en cause.*

La circulation pendant les travaux

La reconstruction du complexe Turcot aurait des répercussions sur la circulation autant sur le réseau autoroutier que sur le réseau local. Le promoteur affirme que l'itinéraire de certains autobus pourrait être modifié, que les déplacements à pied ou à vélo à proximité du chantier pourraient être perturbés et que les accès au chantier pourraient créer de la confusion chez les conducteurs et causer des accidents (PR3.1, p. 331).

L'Arrondissement de Lachine craint que l'absence d'un plan de camionnage sur son territoire occasionne des débordements sur son réseau local (DM48, p. 5). Pour sa part, l'Arrondissement de LaSalle est préoccupé par les répercussions sur la circulation qui pourraient survenir sur son territoire pendant les travaux (DM39, p. 12). La Ville de Montréal estime que les mesures d'atténuation qui seraient mise en place devraient tenir compte des autres travaux majeurs dans la région, tels la modernisation de la rue Notre-Dame, les réaménagements de l'autoroute Bonaventure et de l'échangeur Dorval ainsi que la réfection du pont Champlain. Selon la Ville, ces chantiers auraient des impacts cumulatifs qui perturberaient les conditions de déplacement pour tous les modes de transport (DM82, p. 23). L'Arrondissement du Sud-Ouest s'attend à ce que le promoteur soit en communication constante avec lui pendant les travaux (M^{me} Jacqueline Montpetit, DT10, p. 40). La Société de transport de Montréal estime que le promoteur devrait implanter des mesures hors du corridor autoroutier, soit dans le réseau local, pour rejoindre rapidement le sud-ouest de l'île et le centre-ville avant de commencer les travaux. Ces mesures seraient ainsi plus faciles à assimiler par les automobilistes à la recherche d'un nouveau parcours lorsque le corridor autoroutier sera congestionné pendant les travaux (DM45, p. 12).

Le promoteur a prévu diverses mesures pour atténuer les désagréments. Il entend informer la population sur le déroulement des travaux, installer de la signalisation,

promouvoir les solutions de rechange à l'automobile et inciter les usagers à minimiser leurs déplacements aux heures de pointe. Par ailleurs, le promoteur a réalisé une étude d'opportunité de mesures de facilitation pour les autobus dans le corridor de l'autoroute 20, entre la 55e Avenue à l'ouest et le centre-ville de Montréal à l'est, en collaboration avec la Société de transport de Montréal, la Ville de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport. Les objectifs seraient d'améliorer la rapidité et la qualité du service pendant les travaux, d'offrir une option valable et fiable aux déplacements en automobile, d'améliorer la satisfaction de la clientèle et de réduire les impacts sur la circulation des différentes phases de travaux (DA49, p. 1 et 2 ; DA81). Ces mesures pourraient être mises en place avant le début des travaux ou en cours de réalisation et être maintenues une fois les travaux terminés (PR8.6, p. 4).

- *La commission d'enquête constate que le promoteur entend mettre en place pendant les travaux des mesures de facilitation pour les autobus, dans le corridor de l'autoroute 20, en collaboration avec la Société de transport de Montréal, la Ville de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport.*

Le camionnage

Le nombre de déplacements de camions nécessaires aux travaux est estimé à 278 800. Les camions se déplaceraient sur une distance cumulée de 7 361 000 km dans un réseau déjà très achalandé (DA68, annexe 2, non paginé). Le promoteur prévoit que la circulation de la machinerie lourde aurait des impacts relatifs à la sécurité et au bruit. Comme principale mesure d'atténuation, il prévoit fournir un plan illustrant le réseau de camionnage dans les devis transmis aux entrepreneurs et veiller à son application (PR3.1, p. 331 et 335).

L'Association du camionnage du Québec, qui regroupe 700 membres, est ouverte à collaborer avec le promoteur pour diffuser aux camionneurs de l'information sur la circulation pendant les travaux. Selon elle, l'information relative à la congestion, aux temps d'attente, aux accidents routiers, aux fermetures de routes, aux parcours de rechange est indispensable aux camionneurs qui doivent en prendre connaissance en temps réel pour effectuer leurs livraisons dans les délais prévus et en sécurité (DM83, p. 13 et 14). La Ville de Westmount demande qu'il soit interdit aux camions de circuler dans les quartiers résidentiels. Elle souhaite aussi que le choix des routes de rechange soit équitablement réparti entre les différentes communautés (DM30, p. 6 et 7).

- ***Avis*** *— La commission d'enquête estime que la planification des déplacements des camions durant les travaux devrait être réalisée en concertation avec les Villes de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount afin de minimiser les répercussions sur le réseau local et les nuisances aux résidants et aux usagers du réseau routier.*

L'aménagement

Malgré que les changements proposés au complexe Turcot ne modifient pas sa fonctionnalité, l'abaissement des voies aériennes, l'utilisation de remblai et le déplacement vers la falaise Saint-Jacques d'une portion de l'autoroute 20 sont susceptibles d'avoir des répercussions sur les secteurs environnants. Les principes de développement durable en cause sont la santé et la qualité de vie, la protection du patrimoine culturel et la protection de l'environnement. Le promoteur a produit plusieurs documents en audience publique démontrant qu'il entend porter une attention particulière au milieu d'insertion, dont une étude d'intégration et d'aménagement urbain.

L'intégration au paysage

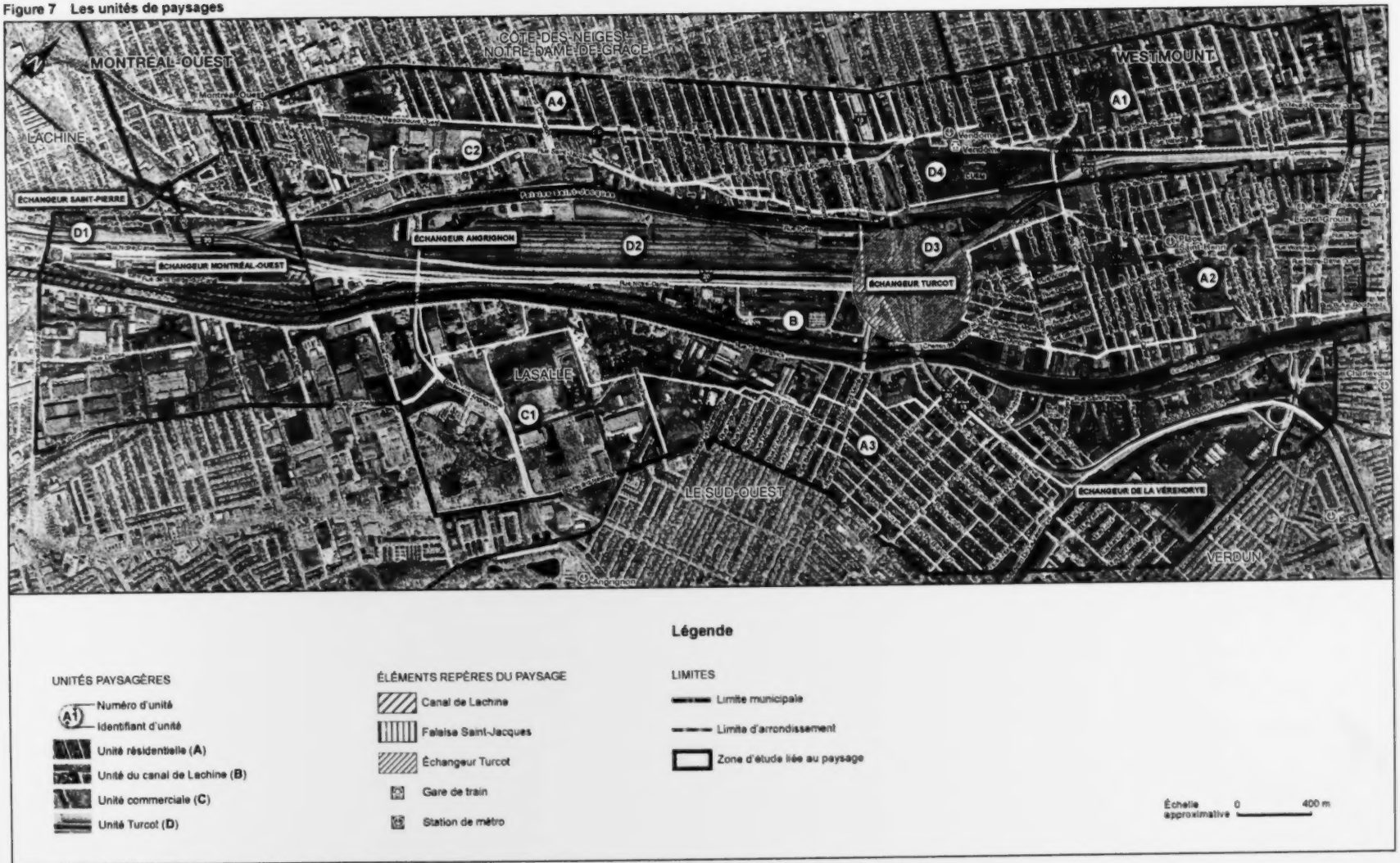
Les unités de paysage

Le promoteur a élaboré des mesures d'évaluation et d'atténuation des impacts pour tenter d'intégrer son projet au tissu urbain environnant. Il a découpé la zone d'étude en unités de paysage, ou zones géographiques, définies en fonction du degré d'homogénéité de leurs composantes visuelles, dont entre autres les éléments du milieu naturel, l'utilisation du sol, les types de vues et les principaux éléments d'orientation (figure 7). Ces éléments ont été déterminés selon la *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport* (Ministère des Transports, 1996). Les environs du complexe Turcot ont ainsi été découpés en quatre unités de paysage avec des caractéristiques visuelles distinctes : unité A : unité résidentielle ; unité B : unité du Canal Lachine ; unité C : unité commerciale et unité D : unité Turcot (PR3.1, p. 192 et 194).

Ces unités ont été divisées en sous-unités et une valeur a été attribuée à chacune selon son accessibilité et son intérêt visuel à partir d'une échelle de faible à très fort. Selon cette méthode, ce sont les sous-unités de nature industrielle qui comportent la valeur la plus faible tandis que celles ayant un intérêt historique et patrimonial présentent la valeur la plus forte. Les sous-unités résidentielles se situent entre les deux (PR3.1, p. 202).

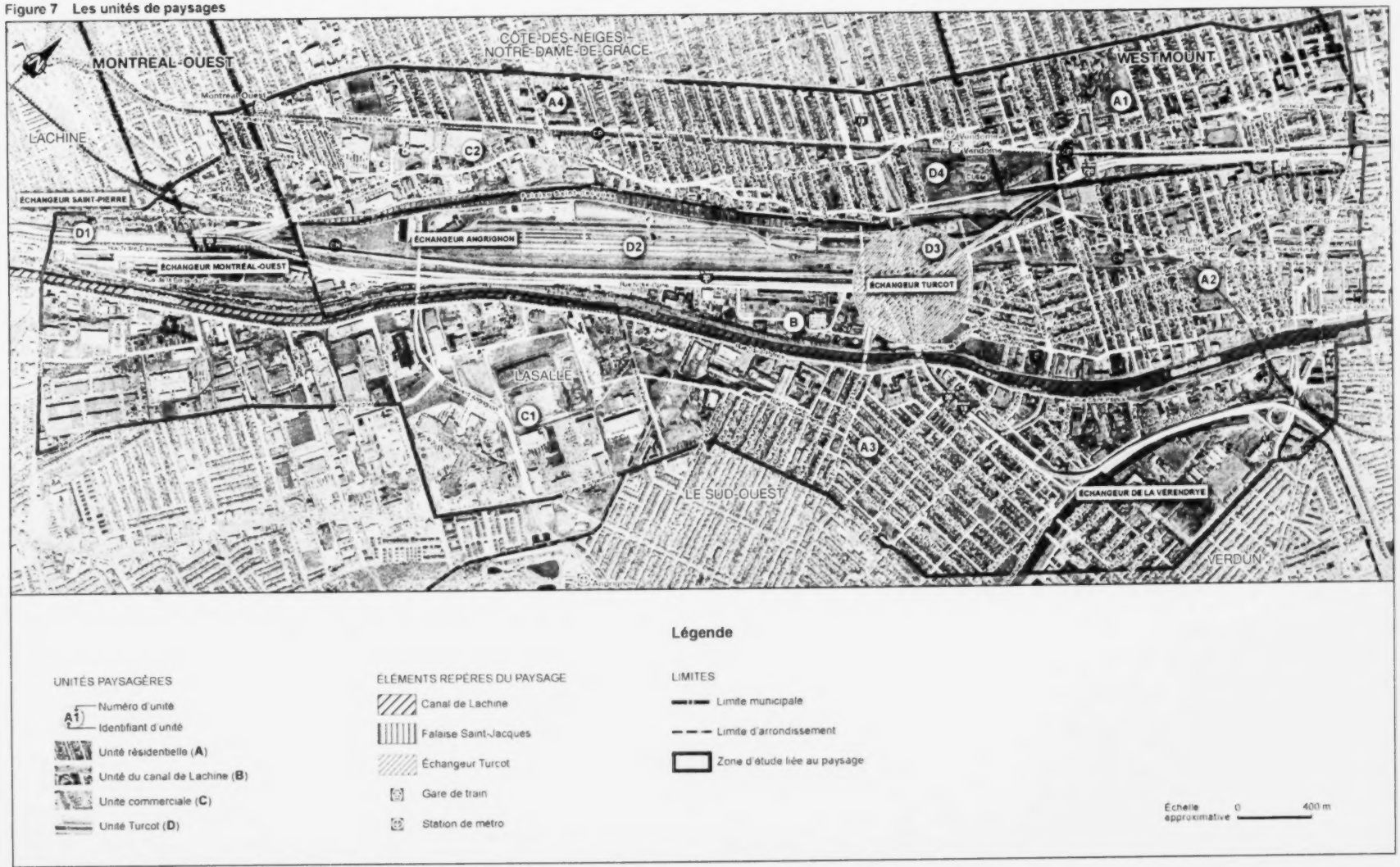
Le promoteur prévoit accorder aux éléments d'intérêts patrimoniaux, comme le canal de Lachine et le secteur du village des Tanneries, une attention particulière au moment de la conception des ouvrages détaillés (PR3.4, p. 49). Malgré cela, il propose tout de même la démolition d'une partie des bâtiments de la rue Cazelais.

Figure 7 Les unités de paysages



Sources : adaptée de DA1.1 ; PR3.1, figure 8 ; PR3.2 annexe D ; PR3.2, annexe E, annexe 2.

Figure 7 Les unités de paysages



Sources : adaptée de DA1.1 ; PR3.1, figure 6 ; PR3.2 annexe D ; PR3.2, annexe E, annexe 2.

Les environs de l'échangeur Turcot ont également été établis par le promoteur comme devant faire l'objet d'une attention particulière (PR3.1, p. 203 et 377). L'échangeur Turcot constitue en effet une entrée majeure vers le centre-ville de Montréal et côtoie plusieurs éléments à préserver, dont le canal de Lachine et le centre récréatif Gadbois. Il semble que le promoteur ait cherché à définir les enjeux visuels que son projet pose face à un environnement urbain diversifié.

L'intégration visuelle

Le promoteur reconnaît que la perspective visuelle et l'esthétique sont des éléments incontournables dans la reconstruction du complexe Turcot. Des participants à l'audience publique considèrent que le complexe Turcot est actuellement un élément de pollution visuelle et ils souhaitent que les infrastructures projetées soient belles, à l'image d'une ville qui a une politique de design et qui a été déclarée par l'UNESCO Ville de design[1]. Un volet artistique demandé par le public pour améliorer l'ambiance visuelle pourrait se concrétiser par l'introduction de couleurs et d'œuvres d'art et par le choix de matériaux (métal ou béton) (Méandres urbains essentiels, DM16, p. 1 et 2).

Sans prendre d'engagements, le promoteur a indiqué en audience publique qu'une démarche ministérielle d'intégration artistique aux infrastructures autoroutières est en cours d'élaboration (DQ3.1, p. 3 ; DQ8.1, p. 1). Selon le décret 955-96 du 7 août 1996 établissant la *Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics*, un budget doit être consacré par un ministère promoteur à l'intégration des arts dans « tout projet de construction d'un bâtiment ou d'un site ». Le décret exclut les routes. Néanmoins, les espaces, les remblais ou structures du complexe Turcot pourraient être considérés comme sites à privilégier pour l'intégration d'œuvres d'art. D'ailleurs, le traitement d'ouvrages d'art au-dessus du canal de Lachine est prévu par le promoteur (DA5, p. 54 et DA32, p. 17).

Une préoccupation générale a été soulevée dans plusieurs mémoires concernant l'insertion de chaussées en remblai dans le paysage des quartiers et milieux fortement urbanisés. Les participants appréhendent une fermeture des perspectives visuelles. Le degré de sensibilité à l'obstruction de champs visuels significatifs semble toutefois varier selon les caractéristiques des unités de paysage traversées. Outre la mise en valeur, l'harmonisation et l'insertion de l'ouvrage, les mesures d'intégration et

1. Le 17 mai 2006, Montréal a été désignée « Ville UNESCO de design » par l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture et est ainsi devenue la première ville d'Amérique du Nord à intégrer le réseau de Villes UNESCO de design après Buenos Aires (août 2005) et Berlin (novembre 2005). Par cette distinction, l'UNESCO reconnaît l'effort et la motivation des secteurs public, privé et de la société civile montréalaise ainsi que le potentiel de développement économique et social de la ville de Montréal dans le domaine du design [en ligne (11 août 2009) : ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=1576,4115935&_schema=PORTAL].

d'atténuation des impacts proposées par le promoteur incluent la plantation dans les espaces résiduels ainsi que la préservation et la mise en valeur des qualités paysagères de la falaise Saint-Jacques (PR3.4, p. 47).

Enfin, l'éclairage crée l'ambiance de soir et devient important pour l'entrée dans le centre-ville. Le promoteur affirme que le système d'éclairage autoroutier proposé répond aux normes du ministère des Transports pour les autoroutes et bretelles (principe de « ciel noir[1] ») et à celles des municipalités concernées pour les rues locales (PR3.1, p. 59 ; DQ3.1, p. 1).

- *La commission d'enquête constate que les unités de paysage définies par le promoteur répondent aux enjeux d'intégration urbaine.*

- *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports pourrait éventuellement appliquer une politique d'intégration artistique d'un projet d'infrastructure routière analogue à ce qui se fait pour les édifices publics.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le promoteur devrait traiter l'ensemble du projet en tenant compte des politiques et orientations visuelles et de design dont s'est dotée la Ville de Montréal afin d'assurer une intégration harmonieuse du projet dans son environnement urbain.*

L'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques

La Ville de Montréal a adopté en 2004 sa *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* qui déterminait dix écoterritoires, dont celui de la falaise Saint-Jacques[2]. Les écoterritoires sont « des aires protégées existantes (grands parcs, réserves naturelles, etc.) ainsi que des espaces naturels encore à protéger et à mettre en valeur. Ces ensembles permettront de créer une mosaïque de milieux naturels de grand intérêt écologique qui seront accessibles aux Montréalais » (DB9, p. 80).

La Ville considère les écoterritoires comme des « zones d'étude à l'intérieur desquelles sont définis des projets de conservation qui tiendront notamment compte des zones bâties et vacantes périphériques, en cherchant le meilleur équilibre entre la protection des milieux naturels et le développement économique et urbain » (DQ7.1, p. 2).

D'une superficie d'environ 213 ha, l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques est délimité au nord par la rue Saint-Jacques, à l'est par l'échangeur Turcot, au sud par le Lieu historique national du Canal-de-Lachine et à l'ouest par les limites de la ville de

1. [En ligne (21 juillet 2009) : International Dark-Sky Association, www.darksky.org. Ciel noir : principe qui va à l'encontre de la pollution lumineuse].
2. [En ligne (21 juillet 2009) : Ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=174,1181440&_dad=portal&_schema=PORTAL].

Montréal-Ouest. Il comprend donc la falaise Saint-Jacques et la cour Turcot. On retrouve sur la falaise un boisé d'environ 20 ha établi sur une forte pente avec un dénivelé d'une trentaine de mètres. Il est situé à la limite des arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et du Sud-Ouest et aucune construction n'y est autorisée. La falaise a subi plusieurs perturbations au cours des années, notamment en raison du remblayage au sommet de la pente et de l'érosion de surface sur le versant. Une revégétalisation a eu lieu au début des années 1990, mais plusieurs débris s'y trouvent encore (PR3.1, p. 237 et 239).

Un plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire est en préparation par un comité technique dirigé par la Direction des grands parcs et de la nature en ville de la Ville de Montréal, de concert avec les deux arrondissements concernés. Ce comité a produit un rapport d'étape en janvier 2009, sans toutefois formuler de propositions concrètes. Le comité technique y a indiqué que la vocation de la falaise ne doit pas être axée sur la récréation, mais plutôt sur la conservation. Cela implique que l'accessibilité à la falaise serait restreinte. Le comité estime aussi que la création de cours d'eau, étangs ou milieux humides au bas de la falaise pourrait contribuer à augmenter sa valeur écologique, que son développement doit être réalisé dans une optique de verdissement, et en lien non seulement avec les quartiers environnants mais aussi avec le grand réseau vert de Montréal, notamment dans un axe nord-sud. Des consultations publiques pourraient éventuellement avoir lieu concernant les enjeux et les interventions de mise en valeur (DQ7.1, p. 1 ; DM6, annexe 2, p. 4 et 5).

Le promoteur prévoit empiéter dans la falaise Saint-Jacques sur une superficie de 1,37 ha, dans le secteur du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue. Il compenserait en cédant à la Ville de Montréal un corridor d'une largeur de 15 m totalisant une superficie de 5,10 ha au pied de la falaise et au nord des emprises ferroviaire et autoroutière déplacées. L'aménagement du corridor serait réalisé selon les orientations établies par la Ville (DQ3.1, p. 2).

Le promoteur est en discussion avec la Ville afin d'établir la largeur de ce corridor (DQ2.1, p. 24). Plusieurs estiment insuffisante la largeur de 15 m proposée. La Ville de Montréal considère qu'elle devrait plutôt être au minimum de 30 m, ce qui augmenterait sa superficie de 4,40 ha pour un total de 9,50 ha. Elle s'attend à ce que le promoteur lui cède ce terrain et s'implique financièrement dans son aménagement. La Ville affirme qu'une largeur de 30 m permettrait l'implantation d'une piste multifonctionnelle ainsi que la constitution d'un milieu à caractère naturel et l'aménagement de milieux humides (Ville de Montréal, DM82.1, p. 20 et 21). Le promoteur souligne qu'un élargissement de ce corridor causerait une diminution des terrains à exploiter dans la cour Turcot et qu'une décision à ce sujet relève des élus municipaux (M. Alain-Marc Dubé, DT3, p. 16).

Par ailleurs, les eaux de ruissellement de la falaise Saint-Jacques seraient acheminées vers le réseau de drainage de l'autoroute 20. Le promoteur affirme qu'il serait possible de maintenir un drainage de surface au pied de la falaise, sauf dans la partie ouest, près du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, si la Ville de Montréal souhaite créer des milieux humides en y acheminant un surplus d'eau avec l'une des trois stations de pompage prévues dans le projet (PR5.2, p. 26). Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune est cependant d'avis qu'il est nécessaire de séparer le réseau de drainage des eaux de surface provenant de la falaise et de l'autoroute puisque les eaux de l'autoroute ne doivent pas être acheminées dans le réseau des eaux de la falaise pour une question de qualité de l'eau (PR6, Avis 9, p. 2).

- *La commission d'enquête constate qu'un plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques est en préparation par la Ville de Montréal et que des propositions relatives à son avenir sont encore à être formulées. Elle note aussi que des négociations sont en cours entre la Ville et le ministère des Transports au sujet des terrains qui seraient cédés au pied de la falaise.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis qu'un corridor d'une largeur minimale de 30 m devrait être préservé et boisé entre le pied de la falaise et l'emprise des infrastructures ferroviaires et routières pour assurer la protection de la falaise Saint-Jacques, contribuer à la mise en valeur de l'écoterritoire et offrir un encadrement vert à l'autoroute 20.*

Les espaces verts

La végétation contribue par la photosynthèse, la rétention de l'eau de pluie et l'évapotranspiration à atténuer les effets des îlots de chaleur. Elle améliore également la qualité de l'air et absorbe les gaz à effet de serre par la production d'oxygène et l'absorption des poussières et de certains gaz et peut même décontaminer les sols de ses polluants organiques.

Les îlots de chaleur

Dans son *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, la Ville de Montréal formule une orientation prioritaire pour assurer la qualité des milieux de vie résidentiels en réduisant la présence des îlots de chaleur urbains. Ces îlots peuvent avoir des températures estivales supérieures jusqu'à 10 °C par rapport à l'environnement immédiat. Cette chaleur provient des toitures, des murs des bâtiments, des chaussées et des stationnements qui absorbent le rayonnement solaire et émettent du rayonnement infrarouge. La chaleur résultant de la circulation des véhicules et de l'activité industrielle contribue à ajouter à cet effet. La chaleur accablante qui en résulte l'été peut avoir des impacts sur le bien-être et la santé de

certaines catégories de personnes plus sensibles et vulnérables comme les personnes âgées et les jeunes enfants (DB9, p. 41 ; DA42, p. 6 et 7).

La Ville de Montréal s'est donné des outils pour augmenter ses espaces verts. C'est en juin 2005 que la Ville a adopté sa *Politique de l'arbre*[1], élaborée conjointement avec les Arrondissements, pour faire de Montréal une ville plus agréable et en santé. Parmi les onze actions de la Politique, il y a, entre autres, l'établissement par arrondissement d'un plan arboricole pour la préservation et l'augmentation d'arbres publics. En outre, le Plan d'urbanisme de Montréal vise aussi le verdissement des milieux de vie en accroissant la plantation d'arbres, particulièrement dans les secteurs qui en sont dépourvus et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé (DB7, p. 175).

Le complexe Turcot et ses environs présentent des surfaces minéralisées et des terrains vagues laissant peu de place à la verdure. Le promoteur estime avoir tenu compte de ces politiques et orientations dans le développement de son projet et il propose du boisement et de la plantation de végétaux sur les parcelles résiduelles de terrain (DA9).

Le boisement

Le complexe Turcot a laissé depuis plus de 50 ans des cicatrices dans le tissu urbain des secteurs environnants. L'arrondissement du Sud-Ouest est d'ailleurs reconnu comme étant en déficit de végétation. Le besoin d'espaces verts en milieu urbain, et plus spécifiquement de milieux naturels, est reconnu dans bien des métropoles dans le monde. Pour les citadins, un accès facile à la nature représente sans doute un élément majeur de la qualité de vie.

Pour contrer les effets négatifs de la présence de surfaces et structures bétonnées et asphaltées qui contribuent à l'effet d'îlots de chaleur, et pour bonifier le projet, le promoteur propose des améliorations aux espaces verts près des voies autoroutières. Malgré la reconstruction de surfaces minéralisées, 30 ha situés surtout au pied de la falaise Saint-Jacques feraient l'objet de verdissement. Cependant, au total, le gain net serait de quelque 28,3 ha par rapport à la situation actuelle puisque 1,7 ha serait perdu dans deux parcs, un au nord du centre récréatif Gadbois et l'autre près de la rue Selby (DQ3.1, p. 2).

Les 30 ha d'espaces verts feraient l'objet d'un plan de boisement (renaturalisation) et d'une plantation. Cette bonification du projet répond à un objectif du *Plan de*

1. [En ligne (21 juillet 2009) : ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=2761,3097677&_schema=PORTAL].

développement durable de la Ville de Montréal qui vise la mise en œuvre par les partenaires de mesures améliorant la biodiversité sur les terrains privés (DB9, p. 80).

La plantation de végétaux près des autoroutes est aussi préconisée depuis quelques années par le Conseil régional de l'environnement de Montréal afin d'accroître la biodiversité[1]. La Ville de Montréal est en accord avec cette initiative et demande que le promoteur contribue au boisement des excédents d'emprises qui seraient non récupérables à des fins de développement urbain (DM82.1, p. 21).

Dans un milieu où le paysage urbain est de piètre qualité comme c'est actuellement le cas dans le secteur de la cour Turcot, la présence de terrains non bâtis offre une opportunité de verdissement. Le promoteur propose des alignements d'arbres à certains endroits le long de l'autoroute 20 (DA9, p. 85 et suivantes). Jumelé au milieu naturel de la falaise Saint-Jacques au nord de l'autoroute et au Lieu historique national du Canal-de-Lachine, un monticule qui serait boisé d'arbres feuillus, de conifères et d'arbustes d'essences indigènes au sud de l'autoroute contribuerait à mieux intégrer celle-ci au paysage, à renforcer la qualité de l'entrée de ville, à masquer le bruit des voitures et à améliorer la qualité de vie des futurs travailleurs du secteur une fois la cour Turcot réaménagée.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis qu'un monticule boisé d'une largeur de l'ordre d'une quinzaine de mètres devrait être ajouté au sud de l'autoroute 20 le long de la cour Turcot afin de la ceinturer de végétation. Ce concept pourrait être étudié pour toutes les autoroutes en milieu urbain.*

Le promoteur confirme que le choix de la végétation serait fait en fonction des conditions locales et que les surfaces gazonnées nécessitant un entretien périodique seraient minimisées. En bordure des voies de circulation, des espèces résistantes aux embruns salins et aux polluants seraient privilégiées. Un montant de 20 millions de dollars est prévu pour le traitement de l'ensemble des espaces verts (PR3.4, p. 53 ; DQ2.1, p. 8, DQ3.1, p. 2). À cet égard, il serait important de planter une bonne proportion d'arbres de gros calibre. Compte tenu des grandes superficies à planter et des types de plantation et d'aménagement préconisés, ce montant pourrait être insuffisant. Il y a donc un risque de dépassement de coûts ou une possibilité que moins de plantation ou qu'une plantation d'arbres de petit calibre ne soit faite car il en coûte beaucoup plus pour des couvre-sols, des arbustes et des arbres que pour de l'engazonnement. Le promoteur devrait alors s'assurer de disposer de suffisamment

1. Mémoire présenté à la Commission permanente du conseil d'agglomération sur les grands équipements et activités d'intérêts d'agglomération sur la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, Bilan 07-08, document préliminaire, Conseil régional de l'environnement de Montréal, 6 mai 2009, p. 12.

de budget pour la plantation, d'autant plus que la commission d'enquête propose d'augmenter les superficies à planter.

L'état délabré de l'emplacement du complexe Turcot, constaté non seulement par la commission d'enquête mais également relevé par des participants à l'audience publique, serait amélioré par ces aménagements. Il importe que le ministère des Transports investisse suffisamment pour assurer la survie de la végétation. Cela lui impose l'obligation morale de veiller à un entretien à long terme des espaces verts sous sa responsabilité. L'utilisation d'une végétation plus résistante composée de feuillus et conifères indigènes pourrait toutefois réduire les coûts de plantation et d'entretien.

- ***Avis*** — *La commission d'enquête appréhende que le budget prévu pour verdir les abords des voies routières du complexe Turcot soit insuffisant au regard des superficies à planter. Compte tenu du déficit en espaces verts de ce secteur de Montréal, il y a lieu que le promoteur prenne des engagements en matière de plantation de végétaux.*

Afin de rendre plus conviviale la reconstruction des infrastructures sur des remblais, le promoteur prévoit que certains des paliers les plus bas seraient accessibles à la population, entre autres pour l'aménagement de jardins communautaires (DQ2.1, p. 7). La culture de fruits et légumes de qualité à proximité de l'autoroute pourrait, par la présence de sels de déglaçage, d'embruns salins ou de contaminants pétroliers, être un élément de risque. Toutefois, l'idée d'une appropriation des abords du complexe routier par la population est intéressante et les espaces pourraient être à tout le moins utilisés à certaines conditions.

- ***Avis*** — *La commission d'enquête prend acte des propositions du promoteur pour améliorer le contact de la population résidant aux abords du complexe Turcot avec la nature. En ce qui concerne la possibilité d'implantation de jardins communautaires, ces initiatives pourraient être mises en avant par le ministère des Transports mais en assurant un suivi sur la santé et la salubrité liée à la consommation de fruits et légumes cultivés dans une emprise autoroutière.*

Le sentier multifonctionnel

Le 13e chantier du Plan de transport de la Ville de Montréal vise à doubler la longueur du réseau cyclable municipal entre 2008 et 2015, le faisant passer de 400 à 800 km en favorisant les liens entre les arrondissements, les villes et les grands pôles générateurs de déplacements (DB3, p. 22 et 111). En 2009, la Ville de Montréal

prévoit investir 14 millions de dollars pour ajouter plus de 60 km de voies cyclables à son réseau, portant ainsi sa longueur à 560 km[1].

Pour sa part, le ministère des Transports a adopté une politique sur le vélo en septembre 2008, intitulée *Du loisir à l'utilitaire : le vélo, un moyen de transport à part entière*, ayant comme principaux objectifs l'utilisation du vélo comme mode de transport, la promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route ainsi que l'amélioration du système de transport pour les cyclistes. Plus précisément, la Politique vise des augmentations respectives de 10 % de la population utilisant la bicyclette sur une base régulière, de 10 % des déplacements à vélo effectués à des fins utilitaires et de 30 % du nombre total de kilomètres de voies cyclables au Québec d'ici 2020 (Ministère des Transports, 2008, p. 15). Selon cette politique, les cyclistes pourraient circuler de plus en plus régulièrement au cours des prochaines années si des infrastructures sécuritaires et efficaces facilitaient ce mode de déplacement (*ibid.*, p. 8).

En réponse à une demande de la Ville de Montréal, le promoteur envisage d'implanter un sentier multifonctionnel destiné aux cyclistes et aux piétons au sud de la falaise Saint-Jacques dans la bande de 15 m prévue par le promoteur, entre les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot (figures 2 et 8). Ce secteur est occupé par une portion de la rue Pullman fermée à la circulation. Le sentier serait accessible en 2016-2017 et sa configuration reste à être déterminée (M. Alain Trudeau, DT6, p. 27). Selon un plan fourni par le promoteur, le sentier se terminerait sur la rue Brock au nord-ouest de l'échangeur Montréal-Ouest. Il n'est pas prévu de le raccorder au réseau cyclable du secteur, où la voie cyclable existante la plus près est située à quelques centaines de mètres au nord sur le boulevard de Maisonneuve Ouest. Cependant, le sentier projeté serait relié, près de l'échangeur Angrignon, à la piste existante qui longe le canal de Lachine. À l'est de l'échangeur Turcot, il se terminerait sur la rue Saint-Rémi et relierait éventuellement les voies cyclables prévues par la Ville de Montréal, notamment un lien nord-sud sur la rue De Courcelle entre le canal de Lachine et le boulevard de Maisonneuve Ouest.

La fonction de ce sentier serait davantage récréative qu'utilitaire puisqu'il existe déjà deux axes de circulation cyclables dans la même orientation à proximité qui desservent les quartiers résidentiels avoisinants, soit ceux sur le boulevard de Maisonneuve Ouest et le long du canal de Lachine. De plus, le secteur où serait aménagé le sentier serait partiellement enclavé par les échangeurs Montréal-Ouest et Turcot, la falaise Saint-Jacques et les voies ferroviaires et autoroutières, ce qui le

1. [En ligne (9 juin 2009) : ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=65,106529&_piref65_263689_65_106529_106529.id=12087&_piref65_263689_65_106529_106529.next_page=htdocs/portlet/communiques/fr/detail.jsp&_schema=PORTAL].

rendrait relativement isolé des quartiers résidentiels. Par conséquent, le nombre d'usagers qui l'utiliseraient à des fins de transport actif serait vraisemblablement peu élevé. Une fois le réaménagement de la cour Turcot terminé, ce secteur pourrait cependant devenir un pôle de déplacement et des travailleurs pourraient emprunter le sentier.

De surcroît, une forte fréquentation du sentier à des fins récréatives n'est pas acquise même si la demande est élevée à Montréal pour ce type d'équipement, car il serait implanté à proximité des voies ferrées du Canadien national et de l'autoroute 20 qui seraient déplacées près de la falaise. Les usagers du sentier pourraient donc subir des désagréments liés à la circulation routière et ferroviaire, comme le bruit, et une dégradation de la qualité de l'air. Une majorité d'usagers auraient aussi à passer sous ou par-dessus les échangeurs Turcot, Angrignon et Montréal-Ouest pour y accéder, ce qui n'agrémenterait pas la randonnée.

Lors de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs s'est montré préoccupé par la sécurité des usagers éventuels de ce « long corridor à déplacement prévisible, sans possibilité de sortie alternative, disposant d'une faible surveillance naturelle et d'aide potentielle par des usagers riverains » (PR5.2, p. 30). Ce relatif isolement des usagers n'est cependant pas inhabituel sur le réseau cyclable montréalais, entre autres sur plusieurs tronçons de la piste cyclable du canal de Lachine ou de la piste des Berges qui longe le fleuve Saint-Laurent.

Le sentier multifonctionnel devrait inclure un boisement de qualité, particulièrement dans les tronçons qui en donneraient l'accès, afin de le rendre intéressant pour d'éventuels utilisateurs. Par exemple, les vues sur les voies routières et ferroviaires devraient être minimisées par des écrans de végétaux. De plus, afin de favoriser la sécurité de ses usagers, le sentier devrait être relié à la piste du boulevard de Maisonneuve Ouest dès sa mise en service.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête note que le sentier multifonctionnel proposé au pied de la falaise Saint-Jacques jouerait davantage un rôle récréatif. Pour favoriser son utilisation, il devrait être relié au réseau existant à l'est et à l'ouest dès sa mise en service et s'intégrer dans un projet plus vaste de revalorisation de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, incluant notamment un boisement de qualité.*

L'enclavement urbain

L'enclavement urbain réfère ici à la conséquence de construire une infrastructure linéaire qui, dans un premier temps, scinde en deux un milieu urbanisé, mais qui a, dans un deuxième temps, la conséquence de créer une barrière qui masque les

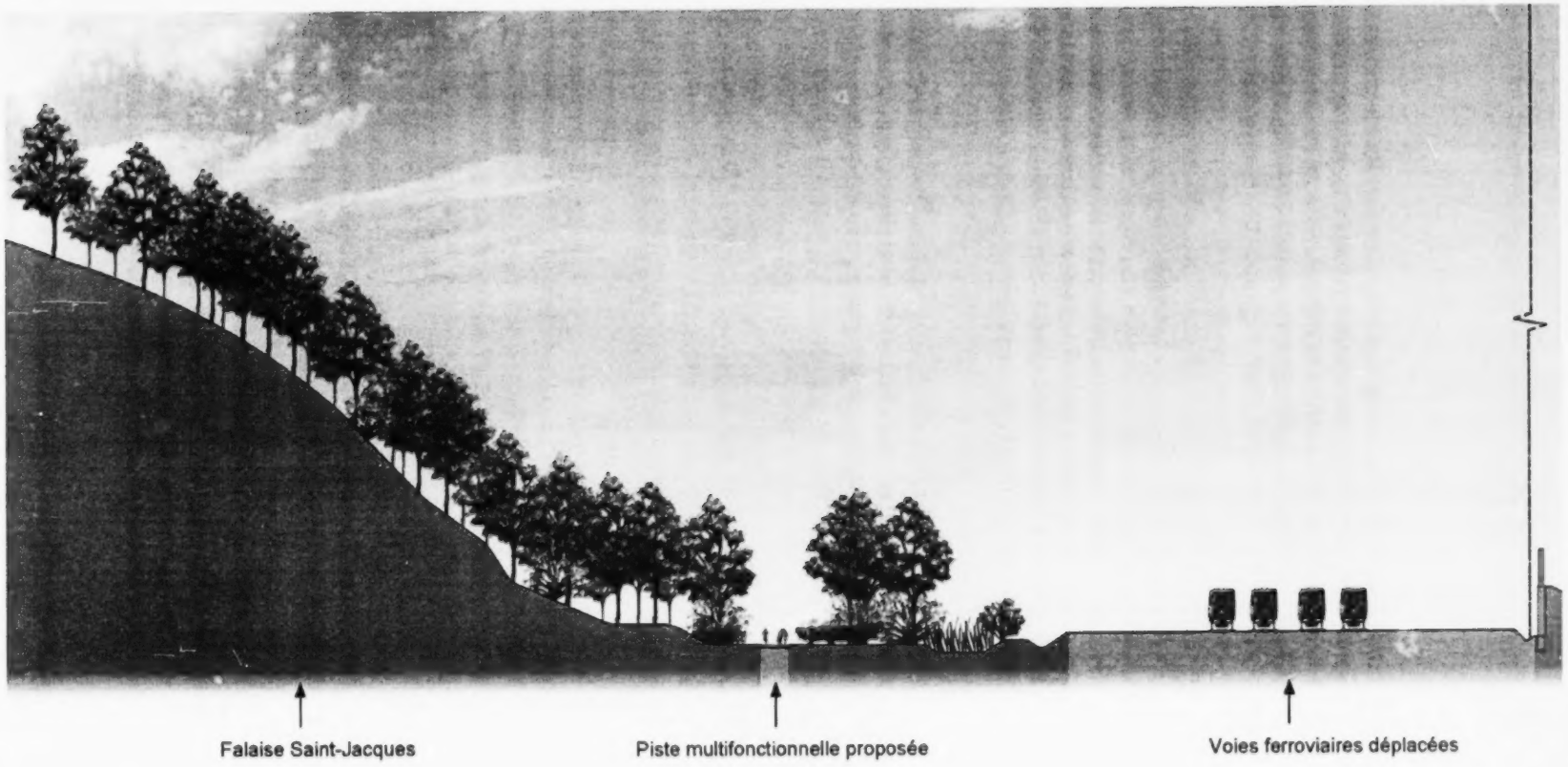
secteurs l'un de l'autre, renforçant l'effet d'isolement. Outre l'effet visuel, les résidants pourraient subir un effet psychologique de barrière et un sentiment d'insécurité lié au fait d'être moins visibles. Cela entraînerait également la modification des parcours et des habitudes sociales, de loisirs et d'achats (Prévention Sud-Ouest, DM14, p. 11 et 12). Des participants, dont des résidants du secteur Côte-Saint-Paul et de la rue Cazelais, ont soulevé des préoccupations relativement à l'aménagement de remblais, craignant que cela ne soit pas une solution durable. Ils notent qu'il est actuellement possible en maints endroits d'emprunter des points de passage informels que ne permettrait pas un remblai.

Le ministère des Transports a confirmé en audience publique que 45 % de la longueur totale des nouvelles chaussées seraient construites en remblai de plus de 1 m de haut par rapport au terrain environnant, dont 18 % seraient sur un remblai de 4 à 8 m (DA79, p. 3). Et 55 % d'entre elles seraient construites de la manière suivante : 28 % au niveau du sol (entre 1 m en remblai et 1 m en déblai), 11 % en déblai de plus de 1 m sous le niveau du sol, 8 % en remblai-déblai et 8 % sur des ouvrages surélevés en structure (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 49 ; DA79, p. 3 ; DA80, p. 1). Malgré que ce serait un projet généralement surélevé par rapport au niveau du sol, la reconstruction sur remblai permettrait d'abaisser les voies de circulation (PR3.1, p. 29 à 31 ; DA53).

La présence d'un remblai près de la rue Cazelais et d'un autre à quelques mètres du centre récréatif Gadbois créerait un effet de barrière plus massif que les structures aériennes actuelles en béton. Dans le cas des bâtiments situés très près du remblai, l'ensoleillement et l'éclairage naturel pourraient même être réduits (DA16, p. 13 ; DA22 ; DA32, p. 2 à 10). De plus, pour le centre récréatif Gadbois, une reconstruction en remblai éliminerait la possibilité de stationner sous l'autoroute à cet endroit, comme il y a quelques temps.

Dans le secteur résidentiel de Côte-Saint-Paul, densément peuplé, la présence d'un remblai créerait deux enclaves physiques et visuelles. En fait, à plusieurs reprises en audience publique, des appréhensions ont été exprimées, à savoir que le quartier longeant l'autoroute 15, entre l'échangeur Turcot et l'échangeur De La Vérendrye, serait irrémédiablement scindé en deux, tant physiquement que visuellement, par le remblai projeté (DA4, p. 73 et 74). Les déplacements et échanges seraient limités entre le secteur résidentiel Côte-Saint-Paul et le secteur industriel Cabot de part et d'autre de l'autoroute 15 puisque, entre les rues Cabot et De Roberval, les liens piétonniers Eadie et Hadley sous l'autoroute actuelle seraient éliminés (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 59). Par ailleurs, la circulation serait détournée vers les rues Saint-Patrick, Laurendeau et De La Vérendrye. Deux passages pour piétons sous forme de tunnel au travers des remblais sont toutefois prévus.

Figure 8 Coupe falaise Saint-Jacques et piste multifonctionnelle – Rue Irwin



Note — Cette figure n'est pas à l'échelle.

Source : adaptée de DA9, p. 96.

Un participant dans le domaine de l'aménagement, qui a étudié en détail la situation, a souligné ainsi le fait de remplacer les structures surélevées de béton par des remblais de plus de 4 m de haut : « Ces conditions créent un effet d'enclavement des quartiers, qu'elles isoleront les uns des autres plus qu'ils ne le sont déjà » (M. Pierre Gauthier, DM88, p. 14). Il estime que cette aggravation pourrait être évitée et que l'enclavement créé dans les années 1960 pourrait même être atténué si l'autoroute 15 était reconstruite en tranchée à cet endroit (*ibid.*, p. 19 à 24). Cette solution a également été examinée par un autre participant (M. Pierre Brisset, DM3, p. 26). Elle aurait l'avantage de permettre un passage de plus au-dessus de la tranchée entre les secteurs résidentiel et industriel/commercial, créerait un lien visuel et atténuerait l'effet psychologique de barrière.

Le promoteur a examiné la proposition pour reconstruire en tranchée cette portion de l'autoroute 15 entre le canal de Lachine et aux environs de la rue Pitt (figure 9). Il estime que le concept est techniquement très complexe et coûteux à réaliser, notamment par l'obligation d'aménager un rideau étanche le long du canal de l'aqueduc pour éviter l'inondation de la tranchée, et qu'il ne serait pas possible de maintenir la fluidité de la circulation pendant les travaux (DA14 ; DA66, p. 8).

Puisque la durée de vie de l'infrastructure reconstruite est prévue pour plusieurs décennies, la commission d'enquête a réexaminé cette proposition pour voir s'il serait possible de proposer une variante écourtée, qui n'aurait pas l'inconvénient de créer une portion excavée à proximité du canal de l'aqueduc. La portion en tranchée serait alors plus courte de quelques centaines de mètres vers le sud et se terminerait à la hauteur de l'intersection des rues Cabot et York. L'intérêt d'examiner attentivement une telle variante réside, rappelons-le, dans le fait qu'une reconstruction en remblai maintiendrait pour les générations à venir la barrière artificielle que constitue l'autoroute 15 à cet endroit. Il faudrait essayer d'éviter une construction en remblai, quitte à aménager des passages piétonniers aériens.

- *La commission d'enquête constate que, dans le secteur de l'autoroute 15 situé entre l'échangeur Turcot et l'échangeur De La Vérendrye, la reconstruction en remblai pourrait causer divers impacts sur la qualité de vie des résidants, notamment une impression d'isolement accru. Par ailleurs, elle ferait en sorte que le quartier demeurerait scindé en deux pour les générations à venir.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que le concept d'aménagement en remblai de la section de l'autoroute 15 située près des rues De Roberval et Cabot mériterait d'être réexaminé par le promoteur, qui devrait s'associer à la Ville de Montréal pour étudier la possibilité de construire en tranchée une portion de l'autoroute.*

- ***Avis*** *— Près du centre récréatif Gadbois, la commission d'enquête est d'avis que, pour obtenir une bonne intégration urbaine de l'infrastructure routière, le promoteur devrait privilégier davantage le dégagement entre l'infrastructure routière et le complexe, ou alors maintenir certaines voies sur piliers. Ceci permettrait au complexe de récupérer son espace de stationnement.*

- ***Avis*** *— Afin de limiter le cloisonnement psychologique là où les remblais seraient inévitables, la commission d'enquête est d'avis qu'un boisement avec de la végétation indigène et créant une impression d'une colline naturelle à partir des propriétés résidentielles limitrophes devrait être privilégié.*

Le développement de la cour Turcot

La cour Turcot, de part sa localisation stratégique près du centre-ville de Montréal et de grands axes routiers, possède un potentiel économique important, d'où l'intérêt du ministère des Transports et de la Ville de Montréal pour la désenclaver (PR3.1, p. 24 ; DM82.1, p. 12).

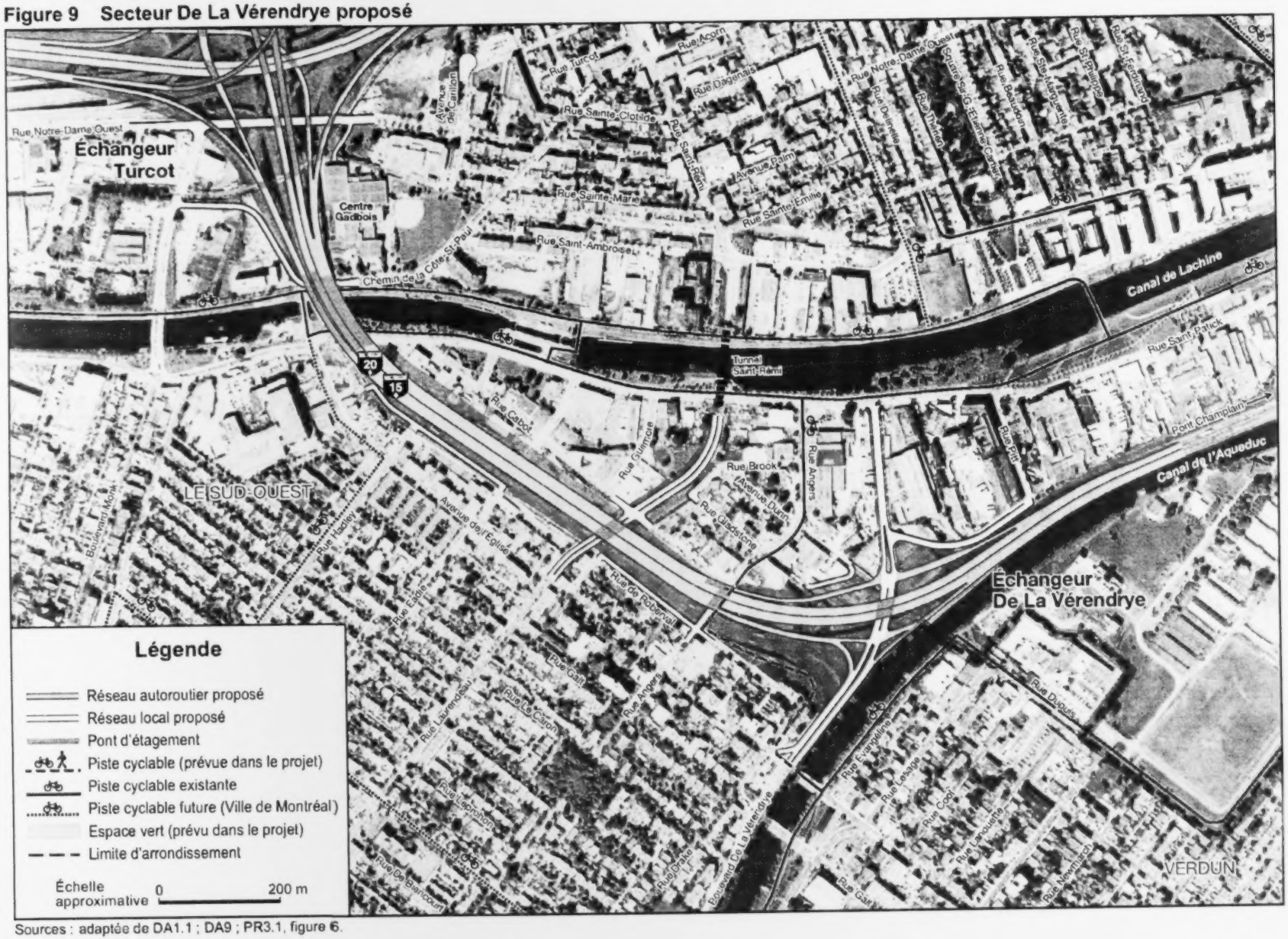
La cour Turcot a été acquise par le ministère des Transports en 2003. Elle est d'une superficie de 89 ha et est située entre la falaise Saint-Jacques et l'autoroute 20 actuelle (PR3.1, p. 111). Le promoteur a réalisé une étude sur l'accessibilité routière à la cour Turcot et il a conclu qu'elle n'était pas aisée malgré la proximité des autoroutes 15 et 20. Parmi les variantes de reconstruction envisagées, celles consistant à déplacer le corridor de transport routier et ferroviaire au pied de la falaise Saint-Jacques permettraient de désenclaver ce terrain et d'en favoriser le développement. Selon le promoteur, ce choix n'aurait pas été remis en question par la Ville de Montréal lors des discussions qui ont eu lieu au cours des dernières années (DQ2.1, p. 23 et 24).

La portion de cette propriété qui ne serait pas requise pour le projet serait remise sur le marché (PR3.1, p. 111). Une superficie d'environ 40 ha pourrait éventuellement faire l'objet d'un redéveloppement (DQ2.1, p. 25). À l'audience publique, la Ville de Montréal a demandé au promoteur de lui céder la cour Turcot afin de permettre la planification et la réalisation d'un projet intégré et de compenser une partie des coûts municipaux occasionnés par le projet (DM82.1, p. 15 et 16).

Figure 9 Secteur De La Vérendrye proposé

Sources : adaptée de DA1.1 ; DA9 ; PR3.1, figure 6.

Figure 9 Secteur De La Vérendrye proposé



Sources : adaptée de DA1.1 ; DA9 ; PR3.1, figure 6.

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal établit la cour Turcot, tout comme la cour Glen et l'ancien golf Meadowbrook, comme des secteurs de planification détaillée[1], dont l'affectation n'a pas été définie de façon précise. Il est tout de même considéré comme un secteur d'emplois, mais comme il est prévu que la cour Turcot soit remise en vente en 2016 ou 2017, des changements au Plan d'urbanisme pourraient survenir entre-temps (M. Alain Trudeau, DT4, p. 20 et 21). L'affectation du sol de la cour Turcot est sous la responsabilité de l'Arrondissement du Sud-Ouest qui est tenu de se conformer au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Des outils de planification comme les plans d'implantation et d'intégration architecturale feraient en sorte que l'architecture des bâtiments et leur aménagement paysager seraient planifiés et adaptés au verdissement souhaité pour le futur complexe Turcot.

La Ville de Montréal affirme qu'une étude menée en 2008 montre la pertinence d'y développer un secteur d'entreprises s'appuyant sur les principes d'un écoparc industriel. Elle entend encadrer le développement urbain de ce secteur en fonction des transports collectifs et actifs. Un participant a suggéré une approche TOD (*Transit Oriented Development*) (M. Francis Lapierre, DM98, p. 6). Une telle approche pourrait inclure, par exemple, une gare intermodale et un stationnement incitatif à l'ouest de l'échangeur Turcot qui permettraient de réduire le nombre de voitures accédant au centre-ville. Pour sa part, la Ville estime que l'aménagement devrait valoriser entre autres les corridors verts de la falaise Saint-Jacques et du canal de Lachine en tant qu'éléments structurants du paysage, appliquer une approche permettant d'unifier la falaise, le corridor boisé prévu, le canal de même que renforcer son rôle de porte d'entrée au centre-ville en privilégiant une architecture de qualité (DM82.1, p. 15 et 16).

- *La commission d'enquête constate que le déplacement de l'autoroute 20 et des voies ferrées vers le nord rendrait plus accessible la cour Turcot, favorisant ainsi son développement futur. Elle note que la forme que prendrait ce développement dépendra des acheteurs des terrains qui auraient à se conformer aux orientations du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, à l'affectation du sol et à la réglementation municipale en vigueur à ce moment.*

L'accès à l'arrondissement de LaSalle

En audience publique, l'Arrondissement de LaSalle et quelques autres participants issus du milieu ont suggéré l'aménagement de deux nouveaux accès vers l'autoroute 20 par les rues Lapierre et Irwin pour le désenclaver. En réaction, le promoteur a indiqué que, compte tenu des améliorations proposées à l'échangeur

1. Secteur de planification détaillée : un territoire présentant une problématique urbanistique complexe qui n'a pu être traitée à fond avant l'adoption du plan d'urbanisme (M. Alain Trudeau, DT4, p. 20).

Angrignon, il n'anticipe aucun problème de congestion dans le secteur de LaSalle, selon une étude de circulation qu'il a réalisée (DA79, p 2).

À la lumière de l'information dont elle dispose, la commission d'enquête ne peut se prononcer sur ces demandes non prévues au projet. Elle note que l'aménagement de ces accès pourrait entraîner des impacts tels que la construction de ponts au-dessus du canal de Lachine, l'acquisition partielle ou totale par voie d'expropriation de propriétés industrielles, commerciales ou résidentielles, et possiblement sur la falaise Saint-Jacques. Par ailleurs, l'ajout de deux échangeurs entre ceux de Saint-Pierre et de Turcot ferait en sorte qu'il y aurait cinq zones de transition sur environ 6 km de l'autoroute 20, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité routière.

Chapitre 4 Le transport routier

Le présent chapitre traite de la dynamique du transport routier dans la région métropolitaine de Montréal. Dans la première section qui aborde la fluidité de la circulation, deux principes de développement durable ont principalement guidé l'analyse de la commission d'enquête, soit l'efficacité économique et la santé et qualité de vie. Le premier stipule que « l'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement ». Le second énonce que « les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature ». En rapport avec ces deux principes et la nécessité d'avoir un système de transport qui répond aux besoins de mobilité de manière soutenable à moyen et long terme, la commission s'est intéressée à la demande en déplacements et à la prévision tendancielle, à la congestion du réseau routier, aux répercussions du projet sur la circulation et à l'offre de transport collectif.

La deuxième section traite de la gestion des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal au regard du principe de subsidiarité qui présuppose que les pouvoirs et processus doivent être délégués au niveau approprié d'autorité et qu'une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens. La troisième section aborde l'enjeu de l'émission de gaz à effet de serre résultant du transport au regard du principe de la protection de l'environnement.

La fluidité de la circulation

La prévision tendancielle des déplacements

Des enquêtes origine-destination sont réalisées tous les cinq ans dans la région métropolitaine de Montréal pour dresser un portrait des déplacements pour la période de pointe du matin d'un jour moyen de semaine d'automne. Les dernières données disponibles datent de 2003[1]. Elles proviennent d'un territoire qui couvre

1. L'enquête origine-destination de 2003 est une réalisation conjointe de l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval, l'Association des conseils intermunicipaux de transport, le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, ainsi qu'avec la participation de la Communauté métropolitaine de Montréal. Une enquête a eu lieu en 2008 et les résultats seront publiés à l'automne de 2009.

88 municipalités où vivaient 3 613 000 individus sur une superficie de 5 500 km^2. Près de 5 % des ménages qui s'y trouvaient ont été sondés.

Il a été évalué que 2 019 000 déplacements ont été effectués en moyenne par les résidants chaque matin. De 1998 à 2003, les déplacements ont augmenté de 2 % sur l'île de Montréal, de 3 % à Laval, de 8 % et 6 % dans les couronnes nord et sud alors que le nombre de déplacements des résidants de la Rive-Sud était stable. Ces hausses s'expliquent notamment par une croissance de la population de 3 %, une progression du parc automobile de 10 %, une hausse du taux d'emploi des femmes et une diminution de la taille des ménages. Le travail était le principal motif de déplacements, avec 50 % du total, suivi par les études avec 30 % et d'autres motifs pour 20 % (Agence métropolitaine de transport, 2003, p. 5, 8 et 19).

En 2003, environ 1 314 000 déplacements se sont faits au moyen de l'automobile. De 1998 à 2003, la croissance annuelle moyenne de ce type de déplacements était de 0,9 %, soit inférieure à celle de la période antérieure de 1987 à 1998 qui était de 3,1 % (*ibid.*, p. 20 et 21).

Les déplacements effectués en transport collectif (train, autobus, métro) totalisaient 367 000 en 2003. De 1998 à 2003, ils ont augmenté de 7,8 %. La hausse moyenne annuelle était de 1,6 %, un net renversement de la tendance antérieure qui était une diminution moyenne de 1,4 % par année entre 1987 et 1998 (*ibid.*, p. 22). Le tableau 3 illustre la diminution de la part de marché des transports collectifs, pour des territoires comparables, de 1987 à 1998, suivie d'une légère hausse entre 1998 et 2003.

Tableau 3 Part de marché des transports collectifs

Pointe du matin	1987	1993	1998	2003
Tous les secteurs[1]	29 %	24 %	21 %	22 %
Montréal	39 %	36 %	31 %	32 %
Destination Montréal centre-ville	59 %	56 %	54 %	56 %

Source : adapté de l'Agence métropolitaine de transport et autres, 2003, p. 12 et 23.

Le ministère des Transports produit périodiquement un scénario prévisionnel tendanciel des déplacements de personnes dans la grande région de Montréal. Le dernier scénario prévisionnel disponible s'étend jusqu'en 2026. La méthode consiste à faire évoluer le portrait de la demande en transport par tranche de 5 ans, sur un horizon de 25 ans. Il est important de souligner que « l'exercice prévisionnel ne vise

1. La présentation des différents secteurs de l'enquête origine-destination de 2003 se trouve aux pages 12 et 13 du document suivant : Agence métropolitaine de transport et autres (2003). *Enquête origine-destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 26 p.

pas à prédire l'avenir mais plutôt à donner des indications quant aux futurs possibles [...]. Il n'a donc pas la prétention de prévoir la situation future, mais simplement celle de tester l'impact de certaines hypothèses sur l'évolution de la demande à un horizon donné » (DA21, p. 1).

Ces prévisions se basent sur l'hypothèse que les tendances relatives à la démographie, à l'emploi, à la motorisation et à la redistribution des pôles d'emplois se maintiendraient jusqu'à l'horizon prévisionnel retenu, selon une offre de transport constante, c'est-à-dire sans prendre en considération les différents projets routiers ou de transport en commun. La méthode ne tient pas compte des contraintes de capacité liées à l'offre de transport qui pourraient amener un changement de comportement chez les usagers, comme une amélioration des services de transport en commun ou une fluctuation des prix de l'essence (*ibid.*, p. 1, 2, 10 et 25). En fait, « une projection tendancielle, c'est le scénario de la poursuite des comportements tels qu'on les connaît » (M. Pierre Tremblay, DT2, p. 79). Le tableau 4 présente l'évolution du nombre de déplacements dans la région métropolitaine de Montréal entre 2001 et 2026.

Tableau 4 Déplacements dans la région métropolitaine de Montréal

	Pointe du matin	Jour	Pointe de l'après-midi	Soir/Nuit	24 heures	Variation annuelle
2001	2 005 100	2 440 900	2 260 000	1 453 800	8 159 800	
2003	2 037 900	2 500 700	2 303 600	1 485 200	8 327 400	1,0 %
2006	2 076 500	2 563 800	2 356 600	1 522 100	8 519 000	0,8 %
2011	2 123 500	2 662 600	2 429 700	1 574 700	8 790 500	0,6 %
2016	2 145 300	2 775 400	2 477 600	1 603 900	9 002 200	0,5 %
2021	2 158 000	2 888 900	2 512 700	1 618 200	9 177 800	0,4 %
2026	2 156 800	2 977 700	2 528 600	1 623 900	9 287 000	0,2 %
2003-2026	**118 900**	**477 000**	**225 000**	**138 700**	**959 600**	**0,5 %**
% évolution 2003-2026	**5,8 %**	**19,1 %**	**9,8 %**	**9,3 %**	**11,5 %**	

Source : DA21, p. 23.

En 2026, en pointe du matin, il y aurait 1 222 600 déplacements d'automobiles, ce qui équivaudrait à 57 % de tous les déplacements. Cela représenterait une augmentation de 17 % de ce type par rapport à 2003 alors que, pour tous les modes de transport, l'augmentation ne serait que de 6 %. Sur l'île de Montréal, les déplacements augmenteraient de 20 % entre 2003 et 2026. À ceux-ci s'ajouteraient 12 100 déplacements en provenance de Laval et de la Rive-Nord et 1 000 déplacements en provenance de la Rive-Sud. Plus précisément, il y aurait 9 000 déplacements de plus de Montréal-centre vers le centre-ville, 7 300 de plus de Montréal-ouest vers Montréal-centre et

5 000 de plus de Montréal-ouest vers le centre-ville[1]. Pour le ministère des Transports : « Cette importante croissance des déplacements auto-conducteur dont l'origine et la destination sont situées sur l'île de Montréal mettra une pression certaine sur le réseau routier » (DA21, p. 33).

Par ailleurs, le scénario prévisionnel tendanciel 2003-2026 montre une diminution du nombre de déplacements en transport en commun pour l'ensemble des grands secteurs de destination du territoire de la région métropolitaine de Montréal puisqu'ils passeraient de 22 % des déplacements en 2003 à 19,7 % en 2026. Le centre-ville, desservi par le métro, est le secteur dont l'utilisation du transport en commun était la plus élevée avec une part de 51,8 % en 2003. Cependant, elle diminuerait à 48,5 % en 2026. Le deuxième plus fort taux d'utilisation de transport en commun visait le secteur de Montréal-centre avec une part de 32,2 % en 2003, qui diminuerait cependant à 28,5 % en 2026. Au total, il y aurait une diminution de 9 600 déplacements en transport en commun de 2003 à 2026. Toutefois, la demande augmenterait d'abord de 11 500 déplacements entre 2003 et 2011, pour ensuite diminuer de 21 100 déplacements jusqu'en 2026. Certains secteurs connaîtraient néanmoins une hausse à cet horizon : 3 300 déplacements de plus à partir de Montréal-ouest vers le centre-ville, 2 400 déplacements de plus du centre-ville vers le centre de l'île de Montréal, 1 200 déplacements internes de plus pour le secteur centre-ville et 1 000 déplacements supplémentaires de Laval vers le centre-ville (*ibid.*, p. 33, 38 et 39).

- *La commission d'enquête note que, selon le scénario prévisionnel tendanciel 2003-2026 du ministère des Transports, les déplacements connaîtraient une augmentation continue dans la région métropolitaine de Montréal. Advenant une offre stable en matière de transport pendant cette période, la part modale qui enregistrerait la plus grande croissance pour répondre à cette demande est celle de l'automobile au détriment de celle du transport en commun.*

La congestion du réseau routier

Une étude commandée par le ministère des Transports évaluait que les coûts socio-économiques de la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal étaient de 1,4 milliard de dollars en 2003, en hausse de 50 % depuis 1998. Ces coûts sont liés à des pertes de temps productif, de loisir ou d'étude causées par les retards des usagers, au prix du carburant et à l'utilisation des véhicules et l'émission de polluants et de gaz à effet de serre. Ces études tenaient compte seulement de la congestion causée par un volume de circulation excédant la capacité du réseau routier, en s'appuyant sur les données des enquêtes origine-destination traitées avec son modèle de transport de la région de Montréal. Elles ne considéraient pas la

1. Ces secteurs renvoient à ceux de l'enquête origine-destination 2003.

congestion fortuite causée, entre autres, par les accidents, les pannes ou des travaux routiers (Ministère des Transports, 2009, p. 3, 5, 6 et 9).

En période de pointe du matin comme de l'après-midi, des liens routiers congestionnés se retrouvent partout dans la région métropolitaine de Montréal. L'île de Montréal en supporte la plus grande partie. En pointe du matin, 54 % des kilomètres de voies d'autoroute et 62 % des kilomètres de voies d'artères sont congestionnés alors que, durant la pointe de l'après-midi, ces pourcentages sont respectivement de 59 % et 60 %. Il en résulte que 27 % des distances totales sont parcourues en situation de congestion le matin et 29 % en après-midi (*ibid.*, p. 43, 44 et 48).

Le nombre de déplacements d'automobiles en pointe du matin progressait de 8 % de 1998 à 2003 alors que le nombre de véhicules-heures de retard progressait de 49 %. Selon le ministère des Transports, cette disproportion s'explique par le fait qu'en 1998 le réseau était déjà saturé et que l'ajout de véhicules, même faible, a réduit considérablement la fluidité et la vitesse de circulation (*ibid.*, p. 8 et 9). Selon le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, « la congestion du réseau autoroutier au centre de l'île entraîne un débordement vers le réseau local qui, dans plusieurs secteurs, ne peut absorber de trafic supplémentaire » (DB7, p. 35). Cette situation s'est sans aucun doute dégradée entre 2003 et 2009 puisque les déplacements ont continué de croître.

- *La commission d'enquête constate qu'une large part du réseau routier de la région métropolitaine de Montréal est utilisée à pleine capacité et qu'il ne peut accueillir efficacement plus de circulation à certains endroits. En raison de l'augmentation des déplacements anticipée entre 2003 et 2026, les conditions de circulation pourraient continuer à se dégrader advenant une offre stable en matière de transport individuel ou collectif.*

Les répercussions du projet sur la circulation

En 2009, 290 000 véhicules circulaient chaque jour dans l'échangeur Turcot. Selon le promoteur, le nombre de véhicules s'accroîtrait pour atteindre 304 000 par jour en 2016 si le projet se réalise tel qu'il est prévu ou 296 000 par jour sans projet. Le tableau 5 présente les débits journaliers moyens annuels (DJMA) pour les différents tronçons en périphérie de l'échangeur en 2016. La demande régionale des deux scénarios serait identique, la différence de débits anticipés entre ceux-ci résulte de l'attrait qu'exercerait le complexe réaménagé pour certains usagers qui modifieraient leurs habitudes pour l'emprunter plutôt que de circuler ailleurs sur le réseau (DQ2.1, p. 15 et 16).

Tableau 5 Débits journaliers moyens annuels en 2016

	Sans projet	Avec le projet	Variation
A-720	187 000	190 000	+ 3 000
A-15/A-20 entre les échangeurs Turcot et De La Vérendrye	121 000	126 000	+ 5 000
A-20 à l'ouest de Turcot	153 000	164 000	+ 11 000
A-15 au nord de Turcot	164 000	165 000	+ 1 000

Source : DQ2.1, p. 16 et 17.

Le promoteur a réalisé des analyses de circulation à l'aide d'un logiciel pour des segments routiers et non par réseau. Elles ne tiennent donc pas compte des effets des éléments routiers en aval du complexe (PR3.1, p. 261 et 262).

Selon le promoteur, il n'y aurait pas de problème majeur de capacité dans le complexe Turcot une fois les travaux complétés en 2016 (PR3.1, p. 296). Cependant, les conditions de circulation seraient difficiles dans quelques tronçons à l'heure de pointe du matin, notamment dans le secteur de l'échangeur Turcot, où les bretelles de l'autoroute 20 Est vers l'autoroute 15 Sud et de l'autoroute 15 Nord vers l'autoroute 20 Ouest auraient une capacité insuffisante. L'entrecroisement formé par la bretelle d'entrée de l'autoroute 20 Est vers l'autoroute 15 Nord et la bretelle de sortie de l'autoroute 15 Nord vers la rue Sherbrooke serait aussi problématique. De plus, les éléments suivants auraient un niveau de service E : la bretelle de l'autoroute 20 Est à l'autoroute 15 Nord, la bretelle de l'autoroute 15 Sud à l'autoroute 720 Est, l'entrecroisement formé par l'entrée Pullman, l'autoroute 720 Est et la sortie Atwater et la sortie Guy de l'autoroute 720 Est. Ce niveau de service signifie que le confort et l'aisance de la conduite sont à toutes fins utiles nuls, que le degré de frustration des usagers est généralement élevé et qu'il ne suffit que d'une petite augmentation de trafic ou d'une légère perturbation de la circulation pour causer de la congestion[1]. Dans le secteur des échangeurs Angrignon et Montréal-Ouest, la divergence formée par la sortie de l'autoroute 20 Est vers la rue Notre-Dame et le boulevard Angrignon aurait également un niveau de service E (*ibid.*, p. 287 et 288).

De plus, la circulation pourrait aussi être ralentie périodiquement à divers endroits par la formation de files d'attente en périphérie du complexe, par exemple sur l'autoroute 15 Sud en direction du pont Champlain, sur l'autoroute 20 Ouest vers l'échangeur Saint-Pierre et sur l'autoroute Décarie (*ibid.*, p. 288 et 296).

1. [En ligne (4 août, 2009) : sdeir.uqac.ca/doc_numerique/format/Sites/18450159/PR3-1-ANN_2.pdf].

- *La commission d'enquête note que le réaménagement du complexe Turcot ne solutionnerait pas tous les problèmes de congestion qui y sont éprouvés, principalement en période de pointe du matin.*

Le promoteur note que, parmi les véhicules qui circulent dans l'échangeur Turcot, les déplacements vers ou en provenance du lieu de travail habituel représentent environ 41 % du total quotidien. De l'ensemble des véhicules qui circulent dans l'échangeur Turcot, 48 % sont en déplacement local sur l'île de Montréal, 45 % se déplacent de l'extérieur de l'île vers celle-ci ou vice-versa et 7 % sont en transit (DA67, p. 2 et 3). Le pourcentage de camions représente de 5 % à 9 % du débit (PR3.1, p. 164).

Le potentiel de transfert modal

L'évaluation des débits de circulation futurs dans le complexe Turcot a été réalisée sans tenir compte explicitement du transfert modal potentiel vers le transport en commun. Cependant, en collaboration avec la Société de transport de Montréal et l'Agence métropolitaine de Montréal, le promoteur a estimé le potentiel de transfert modal vers le transport en commun sur la base d'hypothèses conservatrice et optimiste d'amélioration de l'offre de service, notamment par des projets majeurs dont la réalisation reste à décider, tels un lien ferroviaire entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal, l'ajout de voies réservées et des bonifications de services envisagées à court et moyen terme. Cependant, l'origine des usagers de chacun de ces projets n'a pas été considérée puisque les études sont encore en cours pour ces projets (DA48, p. 1 et 2).

Le segment routier qui a été retenu pour l'analyse est celui de l'autoroute 20 en direction est, dans le secteur du complexe Turcot qui serait emprunté par 19 000 véhicules en période de pointe du matin en 2016. L'origine des utilisateurs de ce tronçon est variée puisqu'ils viennent principalement de l'ensemble de l'ouest de l'île de Montréal, de Laval et de la couronne Nord, de l'Île-Perrot et Vaudreuil et de la MRC de Roussillon.

Selon l'hypothèse conservatrice, la circulation de véhicules serait réduite de 200 sur ce segment en période de pointe du matin en 2016 par rapport à la situation de 2009 et de 1 900 sur l'ensemble du réseau. Selon l'hypothèse optimiste, les diminutions de véhicules seraient de 650 sur l'autoroute 20 en direction est et de 1 900 sur l'ensemble du réseau. Le promoteur estime que cette diminution ne serait pas suffisante pour réduire la capacité routière par le retrait de voie de circulation dans le corridor, sans en détériorer les conditions de circulation et engendrer une augmentation de la circulation sur le réseau local (DA48, p. 3 à 7 ; DQ2.1, p. 8).

- *La commission d'enquête constate que, selon le ministère des Transports, le potentiel de transfert modal vers le transport en commun sur l'autoroute 20, à l'ouest de l'échangeur Turcot, n'est pas suffisant pour permettre la diminution de sa capacité.*

Le transport en commun

La grande majorité des participants à l'audience publique demandent que la problématique des déplacements soit appréhendée au regard de la mobilité des individus plutôt que celle des véhicules. Pour ce faire, ils réclament notamment une augmentation de l'offre de transport en commun.

Les orientations

En 2006, le gouvernement québécois adoptait une politique du transport collectif intitulée *Le transport des personnes au Québec. Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens* (Ministère des Transports, 2006). La cible visée est une hausse de 16 % de l'offre de service et une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % entre 2006 et 2012. À cette fin, le gouvernement du Québec annonçait en février 2008 la mise en place de nouveaux programmes d'aide au transport collectif correspondant à un investissement de 4,4 milliards de dollars au cours des cinq années suivantes. À ce montant s'ajoute une contribution de 411 millions de dollars du gouvernement fédéral issus de la taxe sur l'essence (PR3.1, p. 9 ; DQ2.1, p. 4).

Dans le même sens, la Ville de Montréal a adopté le 11 juin 2008 son Plan de transport dont la vision est, entre autres, « de réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif » (DB3, p. 34). Il appelle à une transformation profonde des habitudes et des comportements en matière de déplacements des Montréalais. De plus, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal stipule qu'il est « approprié que le gouvernement du Québec revoie ses priorités en ce qui a trait à l'utilisation des sommes provenant du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique du gouvernement fédéral à des fins de transport collectif plutôt que de réalisation de projets routiers » (DB7, p. 33).

Le Plan de transport de Montréal regroupe 21 chantiers dont la réalisation coûterait 8 milliards. L'atteinte de ses objectifs entraînerait une diminution de 15 % des déplacements en automobile à Montréal en période de pointe par rapport aux déplacements qui sont anticipés en 2021. Considérant la croissance des déplacements anticipée d'ici là, l'objectif d'augmentation de l'achalandage du transport en commun est de 26 % (DB3, p. 127). La Ville admet qu'aucun objectif à court terme ou intermédiaire n'a été fixé et les gains qui résulteraient de chacun des chantiers ne sont pas chiffrés. De plus, les objectifs de réduction visent la totalité du

territoire. Le redéploiement de la circulation pourrait faire en sorte que la diminution de véhicules pourrait varier selon les différents secteurs de la ville (M. David Therrien, DT7, p. 72 à 74).

Ces orientations récentes se sont traduites par des effets concrets de l'offre de transport en commun. En 2008, la Société de transport de Montréal a augmenté son offre de service de métro de 17 % et d'autobus de 2,5 %. Le résultat a été une hausse de l'achalandage de 4,1 %. Pour 2009, elle prévoit une augmentation de son offre de service de 2,5 % pour le métro et de 8 % pour les autobus. La Société a apporté des améliorations à certaines lignes d'autobus qui empruntent l'autoroute 20 ou qui desservent le secteur Côte-Saint-Paul. De plus, l'Agence métropolitaine de transport a prévu un ajout hebdomadaire de dix départs de trains de banlieue sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud en 2009 et de vingt trains sur la ligne Montréal/Delson-Candiac (PR8.6, p. 5 et 6 ; Société de transport de Montréal, DM45, p. 5).

- *La commission d'enquête constate que le gouvernement du Québec vise à augmenter l'offre de service de transport collectif. Elle prend aussi note que l'un des principaux objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal est de réduire la dépendance à l'automobile.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que l'effet qu'aurait l'atteinte des objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal sur les débits de circulation dans le complexe Turcot n'est pas prévisible sans étude précisant l'origine des usagers ciblés par les différents chantiers de ce plan.*

Les mesures prévues au projet

Le promoteur a prévu quelques aménagements pour le transport collectif dans la zone du projet. L'étude d'impact fait mention que « les accotements des autoroutes 20 et 720 ont été portés de 3,0 à 3,5 m afin de permettre éventuellement l'aménagement d'une voie réservée en rive pour le transport en commun » (PR3.4, p. 46). Cette solution ne répondait cependant pas aux préoccupations de la Société de transport de Montréal (DM45, p. 9). Lors de la première séance d'information tenue par le BAPE le 20 avril 2009, le promoteur a annoncé son intention d'aménager deux voies réservées (une dans chaque direction) au centre de l'autoroute 20, qui s'ajouteraient aux voies existantes. Ces voies réservées s'étendraient de la limite ouest du projet jusqu'au croisement de l'autoroute 20 et du futur boulevard Pullman à l'est. À partir de ce point, elles seraient aménagées sur le boulevard Pullman jusqu'à la rue De Courcelle pour permettre aux autobus de rejoindre les stations de métro Place Saint-Henri et Lionel-Groulx (PR8.6, p. 3). La fonction de ces voies était toujours à l'étude au moment de l'audience publique pour déterminer comment elles

pourraient être utilisées et de quelle façon elles seraient intégrées au réseau. De plus, elles n'avaient pas été ajoutées aux plans du projet (DQ8.1, annexe 3).

Soulignant que les futures conditions d'exploitation étaient inconnues, la Société de transport de Montréal estime qu'il « est essentiel que les opérateurs de transport collectif puissent valider les aspects opérationnels et l'intégralité des mesures de transports collectifs avant la mise en chantier » (DM45, p. 9). Elle signale que de nombreux aspects restent à déterminer au sujet de la conception, l'utilisation et l'intégration avec le réseau local de ces voies réservées. Il s'agit notamment des infrastructures prévues à l'ouest de la voie réservée et dans l'échangeur Saint-Pierre, des équipements envisagés en amont pour favoriser le transfert modal, de la configuration de la jonction entre l'autoroute 20 et la rue Pullman et des véhicules qui seraient autorisés à circuler sur la voie réservée (*ibid.*).

La Société de transport de Montréal considère que des voies réservées dans le corridor autoroutier s'étendant de l'ouest de l'île au centre-ville auraient les avantages suivants :

> Augmenter l'attrait du transport collectif et donc sa part modale, ce qui diminuerait l'afflux d'autos vers le centre-ville ; augmenter la sécurité des usagers du transport collectif sur autoroute ; améliorer le confort à bord des véhicules ; accommoder la navette aéroportuaire par autobus dans l'attente d'une navette ferroviaire.
> (DM45, p. 8)

Les voies réservées proposées dans le terre-plein central de l'autoroute 20 ne sont donc qu'une portion de ce qui pourrait être un réseau fonctionnel et efficace de transport en commun entre les différents points d'origine, particulièrement l'ouest de l'île de Montréal et le centre-ville. La continuité d'un réseau de voies réservées semble déterminante pour favoriser le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun en conformité avec les objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal. Un tronçon isolé qui ne se rendrait pas au centre-ville apparaît insuffisant pour engendrer un gain de temps suffisamment substantiel pour susciter ce transfert modal.

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis qu'une étude d'opportunité et de faisabilité concernant l'implantation d'une voie réservée et de mesures de facilitation pour le transport en commun et le covoiturage débordant de la zone du projet, dans l'axe des autoroutes 20 et 720, devrait être réalisée par le ministère des Transports en collaboration avec les Villes de Montréal et de Westmount, l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal. La commission réitère toutefois que la solution retenue devrait éviter l'expropriation de résidences.*

Le promoteur prévoit la mise en place de mesures de facilitation pour les autobus aux intersections sur la rue Notre-Dame, entre la limite ouest du projet et l'intersection avec le futur boulevard Pullman. Ces mesures seraient déterminées en collaboration avec la Société de transport de Montréal et la Ville de Montréal. Il prévoit également l'ajout éventuel de voies réservées sur la rue Notre-Dame. La décision concernant la mise en place de ces voies réservées relève cependant de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de Montréal (PR8.6, p. 3).

D'autres propositions ont été présentées en audience publique pour favoriser un transport en commun efficace, rapide et confortable dans le corridor entre l'ouest de l'île de Montréal et le centre-ville. La Ville de Montréal a élaboré, conjointement avec Aéroports de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, la Communauté métropolitaine de Montréal, le ministère des Transports et la Société de transport de Montréal, un plan d'action visant à améliorer à court terme la desserte en transport collectif de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. À plus long terme, une emprise ferroviaire serait réservée par le promoteur au nord des voies ferrées du Canadien national pour l'implantation d'un mode lourd de transport en commun en lieu propre. Celui-ci pourrait être la navette ferroviaire projeté entre le centre-ville de Montréal, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et l'ouest de l'île. Puisque le tracé définitif reste à être déterminé, l'emprise pourrait ne pas être utilisée à cette fin (PR8.6, p. 3 ; DT6, p. 2 à 9). Par ailleurs, il est intéressant de constater que la Ville de Montréal prévoit intégrer le transport actif et collectif à l'aménagement futur de la cour Turcot. Dans des projets de transport collectif, il pourrait être possible d'y implanter un stationnement incitatif, voire un noyau intermodal.

L'organisme Transport 2000 Québec propose deux mesures prioritaires pour l'axe des autoroutes 20 et 720, soit l'augmentation de l'offre du train de banlieue Montréal/Delson-Candiac et l'implantation du lien entre Dorval, l'aéroport et le centre-ville de Montréal (DM55, p. 5). L'Arrondissement de Lachine propose de son côté un projet de tram-train pouvant être rapidement réalisé à coût raisonnable (DM48, p. 9). Pour sa part, l'Arrondissement de LaSalle souhaite devenir un point de convergence de différents modes de transport en commun qui permettrait des échanges intermodaux entre les autobus, les trains de banlieue, le futur tramway ou tram-train et la navette ferroviaire projetée entre l'aéroport et le centre-ville (DM39, p. 13).

Compte tenu de son mandat propre au complexe Turcot, de l'information dont elle dispose et des délais qu'elle doit respecter, la commission d'enquête n'est pas en mesure de se prononcer sur des projets précis de transport en commun dont certains pourraient éventuellement faire l'objet d'un mandat du BAPE en vertu de la procédure québécoise sur l'évaluation environnementale. Elle estime néanmoins pertinent de chercher à augmenter l'offre de service en transport en commun afin, d'une part, de

minimiser l'impact des travaux sur la circulation routière et, d'autre part, de tenter de répondre de manière adéquate à la demande future en déplacements dans le secteur du complexe Turcot et d'atteindre les objectifs gouvernementaux.

Par ailleurs, la commission d'enquête prend acte de l'insatisfaction manifestée en audience publique par la Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal à l'égard du niveau de concertation avec le promoteur pour la réalisation de projets de transport collectif.

- ***Avis*** — *La commission d'enquête est d'avis que la concertation doit être renforcée entre le ministère des Transports, l'Agence métropolitaine de transport et la Société de transport de Montréal quant à l'arrimage des différents modes de transport dans l'ouest de l'île de Montréal, notamment dans le secteur de la cour Turcot où il serait possible d'implanter un stationnement incitatif ou un noyau intermodal.*

La gestion des déplacements

Les déplacements dans la région métropolitaine

Beaucoup de mémoires ont fait état de la vision métropolitaine du transport des personnes et des marchandises qu'ils souhaitent, en mettant l'accent sur les transports collectif et actif. L'éventail des opinions est diversifié et porte fréquemment sur des considérations et des propositions qui dépassaient le mandat de la commission. L'évaluation du succès du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* édicté en avril 2000 par le ministère des Transports n'a pu toutefois être faite, non plus que l'établissement de sa cohérence avec le Plan de transport de la Ville de Montréal. À cela s'ajoute le fait qu'un examen éventuel de la gestion de la demande en déplacement se doit de considérer les choix liés au développement du territoire énoncés par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, telle la situation actuelle des zones résidentielles ou des zones industrielles dans l'agglomération montréalaise (Ministère des Transports (2000) ; Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001)).

Au-delà des grands principes des politiques, tels que toute augmentation de capacité de transport devrait être réservée au transport collectif, il faut vérifier le besoin d'une mise à jour des orientations gouvernementales en matière de transport. Le contexte de l'audience publique limité à un projet en particulier a fait ressortir que plusieurs sont insatisfaits des actions du ministère des Transports dans la région métropolitaine.

Le ministère des Transports a toutefois amorcé avec justesse la démarche visant à se donner un plan de mobilité durable pour la région de Montréal, qui ferait suite au plan

d'avril 2000. Cet outil de planification établirait les enjeux, les axes de solutions et les priorités d'intervention à l'égard du transport des personnes et des marchandises. Il favoriserait la cohérence des interventions par la mise en place d'un mécanisme de concertation régionale et permettrait d'évaluer les incidences des interventions du Ministère à court et à long terme, notamment sur la santé publique, le contexte social, l'économie et l'environnement. Il tiendrait également compte des outils de planification tels que le Plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport et le Plan de transport de la Ville de Montréal (DQ2.1, p. 22 et 23).

Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine aura bientôt dix ans et il n'a pas fait l'objet d'une consultation publique à l'origine. Bien qu'il mentionne l'horizon de 2016 pour les constats et les résultats attendus, le plan donne également l'échéance de 2010 pour la planification financière et mentionne que des mises à jour sont à prévoir en cours de route. Il est à noter que le ministère des Transports a déjà tenu des consultations publiques pour certains plans de transport, dont celui de l'Estrie[1] en 2001.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis qu'en vertu du principe de subsidiarité de la* Loi sur le développement durable, *une mise à jour du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal par le ministère des Transports est requise en partenariat avec les Villes concernées. Cette mise à jour devrait être assortie d'une consultation publique.*

Les boulevards urbains

Dans un autre ordre d'idées, des participants ont proposé la transformation du complexe Turcot en boulevard urbain, notamment dans l'axe de l'autoroute 20 et 720, afin de maximiser l'accessibilité au territoire limitrophe et de rendre plus conviviaux les abords de ces autoroutes. À ce sujet, plusieurs exemples de réaménagement en milieu urbain ont été présentés en audience publique.

Ces réaménagements ne comportent cependant pas de reconstruction d'échangeurs tels que celui de Turcot. Les exemples de portions d'autoroute reconverties s'apparentent toutefois à l'autoroute 720 qui se dirige vers le centre-ville de Montréal (DA59). Le projet de réaménagement en boulevard urbain de l'autoroute Bonaventure[2], qui relie le pont Champlain au centre-ville de Montréal, montre que de telles transformations se traduiraient par une baisse de la capacité routière et provoqueraient un

1. [En ligne (20 juillet 2009) : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/estrie/consultation.pdf].
2. [En ligne (10 août 2009) : www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/quartier-bonaventure.htm].

déplacement du trafic notamment vers le complexe Turcot (M. Alain-Marc Dubé, DT3, p. 48 et 49). Par ailleurs, le projet de boulevard urbain de l'autoroute Bonaventure prévoit des constructions immobilières de haute densité de part et d'autre. En l'absence d'étude portant spécifiquement sur un réaménagement en boulevard urbain de l'autoroute 720, la commission d'enquête ne peut statuer sur cette opportunité.

Les gaz à effet de serre

L'émission de gaz à effet de serre (GES) par le transport routier et les changements climatiques appréhendés comme résultante est l'une des préoccupations majeures soulevées par les participants à l'audience publique. Le secteur du complexe Turcot accueille des véhicules qui y transitent en fonction de parcours variés dont l'origine et la destination le sont tout autant. Cet enjeu doit donc être apprécié dans une perspective géographique plus vaste que les limites du projet, en fonction des responsabilités et engagements des différentes autorités politiques concernées.

Les émissions au Québec

Le Canada a ratifié le protocole de Kyoto en 2002, s'engageant à une réduction moyenne de 6 % de ses émissions de GES sous le niveau de 1990 pour la période 2008-2012. Depuis 1998, le Québec a toujours soutenu la mise en œuvre du protocole de Kyoto au Canada. Le 28 novembre 2006, l'Assemblée nationale du Québec a adopté une motion unanime approuvant le protocole de Kyoto et, le 5 décembre 2007, le gouvernement du Québec s'y est déclaré lié par décret. Il s'est ainsi engagé à mettre en œuvre le protocole dans ses domaines de compétence et selon les dispositions prévues à son plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. De plus, en vertu du *Plan d'action sur les changements climatiques de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada* (2001), il a aussi pris l'engagement d'accentuer les collaborations régionales, nationales et internationales dans le but notamment de stabiliser les émissions régionales de GES au niveau de 1990 d'ici 2010 et de les réduire de 10 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020 (Gouvernement du Québec, 2008, p. 10).

En 2006, dernière année pour laquelle des données sont disponibles, les émissions de GES au Québec totalisaient 84,7 Mt exprimées en équivalents de dioxyde de carbone[1] (éq. CO_2), ce qui correspondait à 11,1 t par habitant et à 11,7 % de l'ensemble des émissions au Canada (tableau 6). Pour la même année, la part

1. Mesure métrique servant à comparer les émissions des divers gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, méthane et oxyde nitreux, etc.) en se fondant sur leur potentiel de réchauffement planétaire.

attribuée au transport était de 40 %, dont 83 % résultait du transport routier, ce qui correspondait à 33 % du total des émissions (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2008, p. 4).

Tableau 6 Évolution des émissions de GES au Québec de 1990 à 2006

Domaine d'activité	Émissions en 1990 (Mt éq. CO_2)	Émissions en 2006 (Mt éq. CO_2)	Variation
Transports (transport routier)	27,83 (20,96)	33,92 (28,05)	+ 21,9 % (+ 33,8 %)
Industrie	30,61	28,43	- 7,1 %
Résidentiel, commercial et institutionnel	10,84	10,62	- 2,0 %
Agriculture	6,12	6,36	+ 3,9 %
Déchets	6,55	4,97	- 24,2 %
Électricité	1,46	0,43	- 70,8 %
Total	**83,43**	**84,73**	**+ 1,6 %**

Source : adapté de Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2008, p. 7.

Entre 1990 et 2006, les émissions québécoises de GES ont augmenté de 1,6 %. Ce gain résulte principalement d'une hausse des émissions dans le secteur du transport. Plus récemment, entre 2003 et 2006, les émissions globales de GES ont diminué de 5,5 %, alors que celles du transport routier (motocyclettes, automobiles, camions légers et véhicules lourds) se sont accrues de 5 % (*ibid.*, p. 9).

La hausse des émissions de GES du transport routier est directement liée à l'accroissement du nombre de camions légers (camionnettes, véhicules utilitaires sport et fourgonnettes) et des véhicules lourds sur les routes. Le nombre de camions légers a plus que doublé de 1990 à 2005, passant de 620 873 à 1 403 677, alors que le nombre de véhicules lourds est passé de 105 020 à 249 953 (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2007, p. 11).

De 1996 à 2006, le nombre de véhicules est passé de 3,5 millions à 4,5 millions. De 1990 à 2005, le kilométrage parcouru a augmenté de 30 % pour les véhicules légers et de 45 % pour les véhicules lourds. De plus, la consommation moyenne de l'ensemble du parc québécois n'a pas diminué malgré les progrès technologiques puisque l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules a été en bonne partie annulée par l'augmentation de la puissance, de la performance et du poids de ceux-ci[1].

1. [En ligne (8 juillet 2009) : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/environnement/changements_climatiques/transport_changements_climatiques].

De 1990 à 2006, les émissions provenant des camions légers sont passées de 4,1 à 8,7 Mt éq. CO_2 et celles des véhicules lourds, de 4,7 à 8,9 Mt éq. CO_2. Pour la même période, les émissions de GES des automobiles (sous-compactes, compactes, intermédiaires et familiales) ont diminué de 13,7 % en raison du renouvellement du parc, malgré une légère augmentation de leur nombre (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2008, p. 11).

L'impact du projet sur les émissions de GES

La simulation des émissions de GES du secteur routier dans la région métropolitaine de Montréal réalisée par le promoteur à partir de son scénario prévisionnel tendanciel fait état d'une augmentation de 20,7 %, entre 2003 et 2026, sur une période de 24 heures, pour une journée typique d'automne (DQ8, p. 4). Plus précisément, la croissance des émissions des automobiles serait de 20 %, celle des camions légers de 27,3 %, celle des véhicules lourds de 23,9 % et celle des autobus de 8,8 %. Cette estimation est basée sur l'hypothèse que les normes actuelles de consommation du parc automobile seraient maintenues de même que les habitudes de transport des individus (*ibid.*). Ces émissions pourraient cependant être moindres advenant des exigences réglementaires plus contraignantes sur la performance des véhicules dans le futur, de l'intérêt des consommateurs à acquérir par exemple des automobiles hybrides rechargeables ou d'une plus grande utilisation du transport en commun qui pourrait résulter d'une offre accrue.

Le promoteur estime que le projet en soi n'aurait pas d'influence sur l'émission de GES puisqu'il considère que la capacité routière ne serait pas augmentée et qu'il n'y aurait pas de changements majeurs dans la dynamique de circulation (M. Pierre Tremblay, DT1, p. 62). À l'horizon de 2016, le bilan régional des émissions de GES montre que, pour la période de pointe du matin, le projet engendrerait une diminution marginale de GES de 0,15 % par rapport à une situation où la configuration du complexe Turcot serait maintenue (*ibid.*).

- *La commission d'enquête constate qu'en fonction du scénario prévisionnel tendanciel, les émissions de gaz à effet de serre résultant du secteur des transports routiers pourraient continuer à augmenter entre 2009 et 2026, mais que la réalisation du projet n'entraînerait ni hausse ni baisse de celles-ci. L'arrivée de nouvelles technologies pour les véhicules automobiles pourrait modifier à la baisse cette tendance.*

D'après le plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, il existe un important potentiel de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports en milieu urbain au Québec. Pour y parvenir, le gouvernement entend favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en finançant, notamment, l'aménagement de voies réservées et l'adoption de mesures de facilitation à cet égard

(Gouvernement du Québec, 2008, p. 24). Diverses actions sont sous la responsabilité du ministère des Transports (tableau 7).

Tableau 7 Actions de réduction ou d'évitement d'émissions de GES

	Objectifs en 2012 (kt)	Résultats au 30 juin 2009 (kt)
Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif et alternatif	130	68
Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises	80	38
Mettre sur pied un programme de soutien à l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport de marchandises	1 050	0
Adopter une réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	330	163

Source : DQ8.1, p. 5.

Ces initiatives réduiraient de quelque 1 600 kt l'émission de GES dans le secteur des transports, ce qui serait insuffisant pour atteindre les objectifs de 6 % sous le niveau d'émissions de 1990 fixé par le protocole de Kyoto.

- *La commission d'enquête constate qu'il n'est pas assuré que le Québec respecte ses objectifs d'émissions de GES compte tenu de l'importance des émissions du secteur des transports dans le bilan québécois ainsi que des tendances prévues par le ministère des Transports d'ici 2012.*

La compensation des GES résultant du projet

Le promoteur « souhaite que les émissions de GES reliées aux travaux de reconstruction du complexe Turcot soient comptabilisées et fassent l'objet d'une compensation volontaire afin d'obtenir un bilan carboneutre de ses activités de reconstruction » (DA68, p. 1). Il a estimé à 17 384 t éq. CO_2 les émissions totales qui seraient générées par la consommation de carburant de la machinerie utilisée sur le chantier et par le camionnage des matériaux entrant et sortant des lieux. Il n'a toutefois pas pris en considération les émissions liées à l'extraction et à la transformation des matières premières en matériaux de construction de même qu'au transport des travailleurs pour se rendre au chantier (*ibid.*).

Le 18 juin 2009, le gouvernement du Québec a adopté le projet de loi 42 qui prévoit la mise en place d'un marché du carbone[1]. La ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs aura la responsabilité de tenir un registre des entreprises, installations ou établissements qui émettent des GES ou qui distribuent un produit dont la production ou l'utilisation en dégage. Les détails de cette procédure seront précisés dans un futur règlement. Dans ce contexte, l'exclusion par le promoteur des émissions de GES liées aux matériaux de construction serait justifiée si le marché du carbone est mis en place avant la réalisation du projet, ce qui éviterait une double comptabilisation et compensation des émissions. Cependant, compte tenu du calendrier de réalisation du projet, il est possible que les travaux débutent avant la mise en place de ce marché. Le cas échéant, le promoteur aurait aussi à compenser les émissions de GES liées aux matériaux de construction de son projet s'il veut un bilan carboneutre.

Quant au transport des ouvriers, le projet concernant le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires* compte implanter pour les constructeurs automobiles, ou leurs mandataires au Québec, un régime de redevances et de crédits basé sur des seuils d'émission. Un tel régime est susceptible d'entraîner chez les automobilistes une hausse des coûts inhérents à l'usage de grosses cylindrées.

En vertu du protocole de Kyoto, l'impact sur le climat de l'émission d'une tonne de GES à un endroit donné sur le globe peut être neutralisé par une action partout dans le monde qui permet d'éliminer au bilan global la tonne émise. Le promoteur prévoit compenser environ 8 % de ses émissions, soit 1 400 t éq. CO_2, par du reboisement sur une superficie de 7 ha dans la zone du projet. Il entend aussi reboiser une superficie équivalente dans la région de Montréal qu'il n'a pas encore déterminée. Le restant serait compensé par l'achat de droits d'émission évalués à 40 dollars la tonne, pour un coût total d'environ 600 000 dollars (DA68, p. 5 et 6).

- *La commission d'enquête reconnaît l'initiative du ministère des Transports de compenser volontairement une partie des émissions de gaz à effet de serre de son projet.*

- ***Avis** — Advenant l'autorisation du projet, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports devrait s'assurer que les capitaux utilisés pour l'achat de crédits de carbone afin de compenser une partie des émissions occasionnées par le chantier de reconstruction du complexe Turcot concourent pleinement à la réduction des gaz à effet de serre.*

1. [En ligne (5 août 2009) : www.mddep. gouv.qc.ca/changements/loi42/index.htm].

Chapitre 5 Le partenariat et la participation

La commission d'enquête examine ici les démarches du promoteur pour impliquer les citoyens et les gouvernements locaux dans l'élaboration du projet au regard principalement de quatre principes de développement durable qui interpellent tous le partenariat et la participation.

Ainsi, la participation et l'engagement supposent la nécessité, pour une vision concertée du développement et sa durabilité sur le plan environnemental, social et économique, que les individus, les instances gouvernementales et le promoteur entretiennent une qualité d'échange laissant place à la collaboration, l'ouverture aux suggestions et aux compromis.

Quant à l'accès au savoir, il est encouragé pour stimuler l'innovation, améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable.

Également, la subsidiarité suppose que les pouvoirs et processus sont délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens.

Enfin, le partenariat et la coopération intergouvernementale favorisent une collaboration entre les gouvernements provincial, régional et local afin d'optimiser les répercussions favorables. Ainsi, les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en compte leurs impacts à l'extérieur de celui-ci.

Une analyse sera donc faite de la participation des citoyens et des Villes concernées pour vérifier si le mode de réalisation annoncé par le promoteur correspond aux attentes, avant de conclure sur le suivi pendant et après la réalisation des travaux.

La consultation

De 2004 à 2009, le promoteur a tenu diverses séances de travail et d'information de même que des ateliers avec différentes parties concernées par le projet. Il a constitué des groupes de travail avec les représentants municipaux visés, des rencontres avec le Canadien national, Aéroports de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport en plus d'avoir réalisé des sondages auprès des personnes susceptibles d'être touchées par les acquisitions. Il évalue à près d'une centaine le nombre de ces

rencontres (PR3.2, annexe 1 de l'annexe F ; M. Alain-Marc Dubé, DT5, p. 44 ; PR3.4, p. 17 ; DA4, p. 16 ; DA58).

Dès 2004, une journée d'étude technique sur la perception du territoire a eu lieu au cours de laquelle une quarantaine de personnes de 27 organismes[1] ont participé à des ateliers sur les enjeux de sécurité, de circulation, les milieux de vie et les projets de développement ainsi que sur les différentes portions du complexe Turcot (PR3.1, p. 257 ; DA35, p. 9). En 2007, le promoteur a tenu trois types de forums, soit des rencontres multisectorielles, des assemblées avec les citoyens et un déjeuner, organisés conjointement avec le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) pour les industries du secteur Cabot. Ces activités auraient rejoint près de 500 participants (PR3.2, annexe F, p. 2 ; PR3.4, p. 17).

En 2009, deux séances de type « porte ouverte » se sont déroulées dans le village des Tanneries les 3 et 4 mars pour expliquer le processus d'acquisition (DA61, p. 1 et 2). En plus du ministère des Transports qui y tenait deux kiosques, un sur le projet et l'autre sur le processus d'acquisition, il y avait des représentants du groupe de ressources techniques en habitation Bâtir son quartier, de l'Office municipal d'habitation de Montréal ainsi qu'une table de discussion menée par le comité de citoyens du village des Tanneries et par Mobilisation Turcot. Au total, 97 personnes se sont présentées (*ibid.*, p. 1, 4 et annexe A).

La perception d'un manque de concertation a été abondamment discutée en audience publique par des participants de tout horizon, évoquant que « le débat public ne peut remplacer une réelle volonté de collaboration de la part du ministère des Transports » (Solidarité Saint-Henri, DM43, p. 6). Le type de participation offert par le promoteur lors des rencontres avec le public a aussi été remis en question. Lors des rencontres tenues en 2007 et 2009, le Ministère a fait la présentation de son projet, a répondu aux questions tout en recueillant les préoccupations, les commentaires et les suggestions (PR3.2, annexe F, p. 2 ; DA61, annexe A). Il a donc réalisé des activités d'information et de consultation en ce sens que les participants étaient davantage en réaction devant ce que l'on leur présentait plutôt que mis à contribution dans la définition du projet. L'expérience du BAPE montre que cette critique n'est pas propre au ministère des Transports.

Plusieurs participants demandent que le projet soit repensé en collaboration avec les acteurs sociaux concernés. Réitérant son offre de collaboration et sa volonté d'implication en partenariat avec le promoteur, la Ville de Montréal a d'ailleurs souligné l'absence de consensus entre les partenaires gouvernementaux sur

1. Ces organismes étaient issus du monde municipal, soit les arrondissements et les villes, des milieux socioéconomique, communautaire, de transport, environnemental et de santé publique (PR3.1, p. 257).

différents éléments du projet (DM82.1, p. 6). À cette fin, plusieurs souhaitent la mise en place d'un mécanisme au sein duquel les organismes publics, notamment ceux qui possèdent une expertise en transport public, participeraient, ressources à l'appui, à l'élaboration des projets du ministère des Transports. Les demandes des participants ne concernent pas tant la conception technique des infrastructures que leur intégration harmonieuse dans les milieux de vie touchés.

En outre, malgré les séances publiques et les groupes de travail, plusieurs participants estiment avoir été peu informés sur le projet. Certains ont souligné que le délai d'une semaine entre la réception de l'information quant à la tenue d'une journée porte ouverte et l'événement lui-même leur avait laissé peu de temps pour se rendre disponible et se préparer (DA61, annexe A). Par ailleurs, une participante visée par une éventuelle acquisition a souligné ses difficultés, depuis deux ans, d'obtenir une personne-ressource du promoteur pour répondre à ses questions (M^{me} Louise Girard, DM9, p. 2). Le principe d'accès au savoir est cependant une des pierres d'assise en vue de la meilleure intégration possible des projets dans leur milieu d'accueil.

- *La commission d'enquête constate que, lors des phases d'élaboration du projet, le ministère des Transports, en privilégiant l'information et la consultation plutôt que la participation et la concertation, semble ne pas avoir pu bâtir de partenariats satisfaisants. Au regard du contexte métropolitain montréalais, pareils partenariats apparaissent pourtant essentiels à l'intégration harmonieuse des projets de la taille de celui du complexe Turcot.*

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que, puisque le projet est encore au stade d'avant-projet préliminaire et que le ministère des Transports estime que le concept peut encore évoluer, ce dernier devrait continuer à partager l'information ainsi que favoriser la participation et la concertation avec ses partenaires pour une meilleure bonification du projet.*

Le mode de réalisation du projet

Le promoteur prévoyait réaliser le projet en partenariat public-privé (PPP) pour des bénéfices en matière de respect de l'échéancier, de coûts et de conditions de réalisation (M. Alain-Marc Dubé, DT1, p. 55). Au cours de l'audience publique, plusieurs, dont l'Association des ingénieurs-conseils du Québec, familiers avec la réalisation de projets complexes, ont formulé des réserves sur ce mode de réalisation qu'ils jugent rigide dans les circonstances. Plusieurs participants ont exprimé leurs craintes de procéder à la reconstruction du complexe Turcot en partenariat public-privé. La peur de l'augmentation du coût des infrastructures, le risque de priver le

Québec de retombées économiques importantes si le chantier devait être confié à une entreprise étrangère, sont quelques-uns des justificatifs énoncés

Comparativement au mode de construction dit « traditionnel », qui demeure sous la gouverne de l'État, les projets en partenariat public-privé requièrent d'être clairement définis dès le départ et les risques ont à être déterminés à l'avance afin de permettre au partenaire de bien établir sa responsabilité. Pour des infrastructures de la taille du complexe Turcot, autant pour la complexité de réalisation que pour l'étalement des travaux sur sept ans, le partenariat public-privé pourrait ne pas avoir la flexibilité nécessaire pour faire face aux imprévus, ni d'innover aisément lorsqu'ils surgissent.

Par ailleurs, dans un contexte de participation et de partenariat, de même que de consultation en continu avec les différents acteurs municipaux au fil de la réalisation des travaux, il pourrait être lourd de conséquences d'adopter ce mode de réalisation pour des travaux d'une telle envergure.

Enfin, la Ville de Montréal, à titre de partenaire important, « remet donc en cause la réalisation du projet en mode partenariat public-privé [...] formule [qui] ne donne ni le temps, ni la latitude et la flexibilité requise pour adapter un projet aussi névralgique » (DM82.1, p. 4). Réitérant son désir d'être consultée et impliquée activement dans la réalisation de ces travaux d'importance sur son territoire, la Ville est d'avis que le mode de construction traditionnel sous la gouverne de l'État semblerait répondre davantage aux désirs de participation des parties concernées.

La commission a pris note de l'annonce faite par le ministère des Transports le 24 juillet 2009 qu'il renonce au mode de réalisation en partenariat public-privé pour l'ensemble du projet afin de le réaliser en mode traditionnel[1].

L'information du public en phase de construction

La reconstruction du complexe Turcot s'échelonnerait sur sept années. De la congestion, du trafic de contournement, des risques accrus pour les piétons, des répercussions sur la santé et des difficultés d'accès aux commerces sont anticipés. Afin de tenir la population informée, le ministère des Transports prévoit mettre en place des mécanismes d'information à l'attention des citoyens et de coordination des communications avec les Arrondissements et les Villes. Ces mécanismes reposeraient sur l'utilisation de différents médias, dont le site Web du Ministère, un bulletin d'information en format électronique et en format imprimé qui serait distribué

1. [En ligne (24 juillet 2009) : http://209.171.32.187/gouvqc/communiques/GPQF/Juillet2009/24/c8552.html].

de porte en porte, dans les hebdos locaux et les lieux publics. Au besoin, des rencontres d'information pourraient être tenues et le public disposerait également de la ligne téléphonique d'information 511 pour des demandes de renseignements ou pour porter plainte. En outre, le promoteur tiendrait le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs informé sur l'efficacité des mécanismes (PR5.2, p. 41). Le promoteur a fait part de son intention de poursuivre la consultation avec les parties intéressées en continu jusqu'à ce que le projet soit complété. La forme de cette consultation serait à déterminer, mais un comité *ad hoc* est envisagé (M^{me} Anne Pelletier, DT5, p. 38).

Compte tenu de la complexité du projet, la collaboration entre les Villes, les Arrondissements, les responsables du transport en commun et le promoteur apparaît essentielle. En ce qui a trait au volet santé et qualité de vie, la proposition du Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun qui offre sa collaboration au ministère des Transports pour « faciliter les communications en lien avec la santé auprès de la population locale » est des plus intéressantes (DM75, p. 12).

- ***Avis*** — *La commission d'enquête considère que, tout au long des travaux, l'information de la population et la collaboration du ministère des Transports avec les gestionnaires municipaux et les responsables du transport en commun devrait être un processus continu et fréquemment actualisé.*

La surveillance et le suivi

Le ministère des Transports prévoit des suivis pour six aspects du projet en période de construction ou une fois les nouvelles infrastructures mises en service. Le climat sonore est le seul aspect pour lequel un suivi est prévu tant pendant la construction qu'au cours de son exploitation. Parmi les suivis qui sont proposés, il y a entre autres la qualité de l'air, les impacts visuels, économiques et psychosociaux une fois les nouvelles infrastructures mises en service (PR3.1, p. 403).

Tout au long de son rapport, la commission d'enquête a indiqué ses préférences pour qu'un suivi soit réalisé ou bonifié concernant certains aspects précis du projet, tels que la qualité de l'air et le climat sonore, l'intégration visuelle et le relogement équitable des personnes touchées par les acquisitions. Elle réitère que, notamment lorsque le projet touche un aspect d'intégration dans le milieu, les acteurs clés et concernés par les choix que pourrait faire le Ministère devraient se voir proposer différentes options par ce dernier, voire collaborer à la détermination de ces options. Advenant que le Ministère mette en place un comité *ad hoc* pour la consultation, ou plus d'un comité selon les besoins, ces mécanismes pourraient s'avérer être un lieu propice pour l'élaboration concertée de pistes de solution.

- ***Avis*** *— La commission d'enquête est d'avis que, si des mesures particulières devaient être prises pour corriger un problème à la suite d'un suivi, le ministère des Transports devrait les élaborer de manière concertée avec les riverains et les instances concernées.*

Conclusion

Le complexe Turcot est une importante plaque tournante pour le transport des personnes et des marchandises dans l'agglomération de Montréal et le Québec. Une large part de ses structures de béton vieillissent et s'approchent de la fin de leur vie utile. À l'issue de l'analyse du projet du ministère des Transports et après avoir considéré la documentation produite et les commentaires des participants, la commission d'enquête estime qu'une réfection majeure des structures actuelles est nécessaire. Puisque la reconstruction fixerait pour des décennies la physionomie du complexe et, de là, les contraintes d'aménagement et de vie de quartier, il est primordial de s'assurer que les bons choix soient faits avant le début des travaux, et ce, dans une approche de partenariat avec les collectivités concernées. Malgré que des modifications substantielles au projet soient nécessaires, le complexe routier devrait conserver sa capacité actuelle pour répondre à long terme aux besoins en mobilité de la région métropolitaine.

Le maintien de la circulation routière dans le complexe Turcot pendant les travaux, l'abaissement de la chaussée sur des remblais, la correction à des fins de sécurité de la géométrie des chaussées et le réaménagement de certains boulevards limitrophes à l'échangeur Turcot entraîneraient l'acquisition de propriétés résidentielles et commerciales dans un milieu urbain densément bâti. Puisque la construction du complexe a, à l'origine, provoqué des acquisitions importantes qui ont fragmenté l'habitat urbain, il n'est pas possible de souscrire à d'autres acquisitions de résidences, perspective qui provoque déjà son lot d'impacts chez des participants. À cet effet, le promoteur devrait examiner, en partenariat avec les Villes de Montréal et Westmount, une façon de réaménager le projet pour éviter ces acquisitions. Si, d'un commun accord, l'acquisition de résidences devenait inévitable, les personnes touchées devraient être compensées de façon à ne pas subir à long terme les inconvénients de ce déménagement forcé. Les programmes de relogement devraient être adaptés pour que chacun ait l'opportunité de retrouver des conditions similaires de logement.

Dans un autre ordre d'idées, l'effet de barrière visuelle et physique déjà créé par l'autoroute 15, entre la rue Saint-Patrick et le boulevard De La Vérendrye, serait aggravé par la reconstruction en remblai. Le projet mériterait d'être réexaminé de façon à considérer une variante encavée.

Le projet présente également l'opportunité de redévelopper l'ancienne cour de triage Turcot et il appartient à la Ville de Montréal et au ministère des Transports de discuter

de son devenir. Les emprises ferroviaires et autoroutières déplacées devraient toutefois être ceinturées au nord d'un corridor boisé d'une largeur minimale de 30 m à des fins d'aménagement et de conservation, et au sud d'un monticule boisé d'environ 15 m de large.

Les émissions atmosphériques des véhicules routiers empruntant le complexe Turcot sont également préoccupantes, notamment pour les oxydes d'azote et les matières particulaires. Bien que la qualité de l'air ait eu tendance à s'améliorer dans la métropole, les niveaux de pollution demeurent encore élevés. Les actions gouvernementales prévues en matière d'efficacité énergétique des véhicules pourraient contribuer à améliorer la situation, malgré qu'il ne soit pas possible de l'anticiper avec précision pour les prochaines années.

Le promoteur a proposé d'ajouter des voies réservées au transport collectif sur l'autoroute 20, à l'ouest de l'échangeur Turcot. Bien qu'intéressantes, elles ne constituent qu'une amorce d'un éventuel réseau sur le système autoroutier métropolitain et, qui plus est, elles n'ont pas encore fait l'objet d'une conception préliminaire. L'opportunité de les prolonger vers le centre-ville de Montréal, sur l'autoroute 720, mais sans y ajouter de nouvelle voie, mérite d'être examinée. En outre, la place accrue des transports collectifs et actifs dans la métropole et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été abondamment discutées en audience publique et plusieurs remettent en question la vision actuelle du ministère des Transports. Le Ministère serait à élaborer un plan de mobilité durable, ce qui pourrait justifier une actualisation du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine qui remonte à l'an 2000. Cette mise à jour devrait être assortie d'une consultation publique.

L'aménagement du complexe Turcot doit être attentivement examiné. À ce sujet, la plantation de végétaux indigènes, dont des arbres de gros calibre et en quantité suffisante, apparaît impérative ainsi que le souci de bien intégrer les éléments architecturaux du projet au paysage et au milieu urbain environnant. Par ailleurs, l'ampleur des travaux et leur longue durée requerraient des mesures d'atténuation et de suivi extensives en ce qui a trait au bruit, au camionnage et au trafic routier.

En somme, il est important que la reconstruction du complexe Turcot ne soit pas seulement basée sur le maintien de la capacité de l'infrastructure routière. Elle doit également concilier les enjeux de développement durable avec le milieu humain dans lequel elle cohabiterait, dont principalement la protection de la santé et l'amélioration de la qualité de vie, ainsi que l'équité et la solidarité sociales.

Fait à Québec,

Michel Germain
Président de la commission

Jean-François Longré
Commissaire

Anne-Marie Parent
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Jasmin Bergeron, analyste
Maude Durand, analyste
Guy Fortin, analyste
Sophie Hamel-Dufour, analyste

Avec la collaboration de :
Nancy Deschênes, agente de secrétariat
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Danielle Hawey, conseillère en communication

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

M. Gilles Beaudry

M. Louis Bourque

M. Michel Charbonneau

M. Francis Lapierre

M. Paul Legault

Arrondissement du Sud-Ouest, M[me] Jacqueline Montpetit

Comité des résidants du 780 Saint-Rémi, M. Michel Charbonneau et autres

Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul, M. Pierre Ricard

Conseil régional de l'environnement de Montréal, M. Denis Plante

Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ), M[me] Françoise Bertrand

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), M. Jonathan Théorêt

Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM), M. Pierre Brisset

Home Depot Canada, M. Sylvain Rivet

Méandres urbains essentiels (MUE), M. Daniel Marchand

Ministère des Transports, M[me] Julie Boulet

Mobilisation Turcot, M[mes] Geneviève Locas et Maggie St-Georges

M[me] Johanne L'Heureux

M[me] Argy Mychos et M. Roberto Moriello

M[me] Jody Negley

M[me] Carole Thériault

M. Pierre Zovilé

Mouvement Au Courant, M. John Burcombe

Parti vert du Québec, M. Xavier Daxhelet et M[me] Sylvie Woods

POPIR – Comité logement, M[me] Christina Xydous

Prévention Sud-Ouest (PSO), M[me] Diane Lemon

Pro-Vert Sud-Ouest, M. Jean-Christophe Lessard

QuébecKyoto, M. Arthur Sandborn

Québec solidaire Saint-Henri–Sainte-Anne, M. Frédéric Jones

Regroupement des organismes pour aînés et aînées du sud-ouest de Montréal (ROPASOM), M[me] Huguette Roy

Société de développement Lac-à-la-Loutre, MM. Jacques Béïque, Jean Fortier et Allen F. Mackenzie

Solidarité Saint-Henri, M[me] Maggie St-Georges

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 11 mai 2009.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

Michel Germain, président
Jean-François Longpré, commissaire
Anne-Marie Parent, commissaire

Son équipe

Jasmin Bergeron, analyste
Nancy Deschênes, agente de secrétariat
Maude Durand, analyste
Guy Fortin, analyste
Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Sophie Hamel-Dufour, analyste
Danielle Hawey, conseillère en communication

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Maude Durand, analyste
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

5 et 6 mai 2009

Rencontres préparatoires tenues à Montréal

1re partie

Du 11 au 14 mai 2009
Centre récréatif Saint-Zotique
Montréal

2e partie

Du 15 au 19 juin 2009
Centre récréatif Saint-Zotique
Montréal

Le promoteur

Ministère des Transports	M. Alain-Marc Dubé, porte-parole M[me] Geneviève Côté M. Pascal Dansereau M[me] Line Gamache M. Alain Lefrançois M[me] Annie Pelletier M[me] Sandra Sultana M[me] Sylvie Tanguay M. Pierre Tremblay
Ses consultants	
Daniel Arbour et associés/SNC-Lavalin – Cima	M. Jacques Chénier
Dessau-SM	M. André Boilard M. Claude Marcotte
Gestion Tecsult/BPR	M. Gilles Milot
Riscan/Dessau-SM	M. Jacques Bérubé
SNC-Lavalin – Cima	M. Jacques Dumas M. François Godard

Les personnes-ressources

M. Carl Boily	Aéroports de Montréal
M. Michel Veilleux	Agence métropolitaine de transport
M[me] Danielle Dallaire, porte-parole M. Hervé Châtaignier M. Jean-Pierre Lefebvre M. Pierre Walsh	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Normand King	Ministère de la Santé et des Services sociaux
M. François Arsenault	Société de transport de Montréal
M[me] Diane Boulet M. Alain Dubuc M. Richard Nioré M. David Therrien M. Alain Trudeau	Ville de Montréal

M[me] Johanne Poirier	Ville de Westmount

Avec la collboration de :

Association pour la santé environnementale du Québec

Canadien national

Les participants

	Mémoires
M[me] Nadia Alexan	DM10
M. Gilles Beaudry	DM90
M. Louis Bourque	DM71 DM71.1
M. Alex Carruthers	DM74 à DM74.2
M. Francis Casaubon	DM103
M. Éric Cimon	
M[me] Julie Couture	DM17
M[me] Diane Cypihot et M. Roger Quesnel	DM85
M[me] Catherine Doucet	DM64 à DM64.2
M. Behnoush Etemadi-Shalamzari	DM41
M. Pierre Fréchette	
M[me] Claire Gagnon	DM27
M[me] Mireille Gagnon	DM20
M. Pierre Gauthier	DM88 DM88.1
M. Harold Geltman	DM1

M[me] Louise Girard	DM9
M. Ron Goes	DM108
M[mes] Julie Grondin et Josiane Paradis	DM95
M. Daniel Guilbert	DM69
M. Douglas Jack	DM7 DM7.1
M. Manuel Johnson	DM5
M. Jean-Claude Lanthier	DM49
M. Francis Lapierre	DM98
M[me] Raphaële Leclerc	DM59 DM59.1
M. Paul Legault, mémoire présenté par M[me] Nathalie Berthélemy	DM21 DM21.1
M. Francis Melançon accompagné de M. Nicolas Girard	DM94
M. Jonathan Moorman	Verbal DM67.1
M[me] Jody Negley	DM93
M. Cyrille Pernod	
M. Jason Prince	DM105
M. Derek Robertson	Verbal DM99.1
M. Pierre Séguin	DM22 à DM22.2
M[me] Marie-Hélène Simon	DM92
M. Thierry St-Cyr	DM62
M[me] Pénélope Sutton, mémoire présenté par M. Jacob Larson	Verbal DM101.1
M[me] Carole Thériault	DM97

M[me] Sophie Thiébaut		DM68 DM68.1
M. Pierre Zovilé		DM72
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal	M. Louis Drouin M. Richard Lessard	DM86 DM86.1
Agence métropolitaine de transport et Aéroports de Montréal		DM63
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce		DM6
Arrondissement de Lachine	M. Bernard Blanchet M. Jean-François Cloutier M[me] Jane Cowell-Poitras M. Claude Dauphin M. Ghyslain Dufour	DM48
Arrondissement de LaSalle	M[me]Manon Barbe M. Normand Trottier	DM39
Arrondissement du Sud-Ouest	M. Ronald Bossy M. Jean-Yves Cartier M. Pierre E. Fréchette M[me] Line Hamel M[me] Jacqueline Montpetit	DM61 DM61.1
Association des ingénieurs-conseils du Québec	M. Martin Choinière M[me] Johanne Desrochers	DM51
Association des propriétaires d'autobus du Québec		DM31
Association du camionnage du Québec		DM83
Association pour la santé publique du Québec	M[me] Ève Bédard M[me] Lucie Thibodeau	DM60 DM60.1
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique	M. Patrick Bonin	DM76
Atelier du patrimoine urbain de Montréal	M. Philippe Côté	DM58 DM58.1
Centre d'écologie urbaine de Montréal	M[me] Annie Rochette	DM80

Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ)		DM33
Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun	M[me] Madeleine Breton M. Marc Tremblay	DM75
Centre universitaire de santé McGill		DM109
Chambre de commerce du Montréal métropolitain		DM107
Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal		DM13
CLD de Lachine		DM102
Coalition Verte	M. David Fletcher M. Avrom David Shtern	DM53
Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier Saint-Pierre		DM106
Comité des résidants du 780 Saint-Rémi	M. Michel Charbonneau M[me] Claire Gagnon M[me] Raphaële Leclerc M[me] Nathalie Moisan	DM37
Comité Enviro-Pointe de Pointe-Saint-Charles	M[me] Nathalie Berthélemy M. Fabrice Marcoux	DM57 DM57.1
Comité logement Centre-Sud	M. Philippe Côté M. Éric Michaud	DM77
Commission scolaire de Montréal	M. Daniel Bélanger M. Benoît Dorais M[me] Marie-Josée Mastromonaco	DM52
Concertation interquartier St-Henri, Notre-Dame-de-Grâce et Westmount		DM79
Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul	M. Denis Lévesque M[me] Geneviève Locas	DM65 à DM65.2
Conférence régionale des élus de Montréal		DM104
Conseil central du Montréal métropolitain (CSN)	M. Gaétan Châteauneuf M[me] Dominique Daigneault	DM42

Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce		DM38
Conseil régional de l'environnement de Montréal	M. Daniel Bouchard M. André Porlier	DM96
Développement économique LaSalle	M. Jacques Fortin	DM11
École secondaire James Lyng		DM110
Environnement jeunesse	M. Alexandre Joly M. Philippe Joly M. Jérôme Normand M^{me} Amélie Trottier-Picard	DM70 DM70.1
Équiterre et Vivre en ville	M. Sidney Ribaux M. Alexandre Turgeon	DM78 à DM78.2
Famijeunes	M^{me} Valérie Gaudreau M^{me} Nancy Kircoff M^{me} Mélanie Limoges M^{me} Denise Melançon	DM34
Fédération des chambres de commerce du Québec		DM8
Forum de l'Institut des sciences de l'environnement de l'UQAM		DM35
Forum jeunesse de l'île de Montréal	M^{me} Mélanie Pouliot M^{me} Laurence St-Denis	DM4
Forum Urba 2015	M. David Hanna M^{me} Florence Junca-Adenot	DM24
Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)	M^{me} Marie-Josée Corriveau	DM36
Groupe d'investisseurs développeurs de l'édifice RCA inc.		DM29
Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)		DM28
Groupe de résidants du quartier Ville-Émard–Côte-Saint-Paul		DM91

Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve	M. Pierre Brisset	DM3 DM3.1
Héritage Laurentien	M. Patrick Asch	DM66 DM66.1
Home Depot Canada	M. Sylvain Gariépy	DM26
Les Amis de Meadowbrook	M. Avrom David Shtern	DM15
Méandres urbains essentiels	M[me] Cathy Couture M. Daniel Marchand	DM16 DM16.1
Mobilisation Turcot	M. Denis Lévesque M[me] Geneviève Locas	DM46 DM46.1
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	DM81
Mouvement Maître chez nous XXI[e] siècle (MCN21)	M. Daniel Breton	DM84
Parti québécois de Saint-Henri–Sainte-Anne	M. François Lemay M. Robin Philipot	DM25
Parti vert du Québec	M. Xavier Daxhelet M[me] Sylvie Woods	DM12
Parti Vision Montréal	M[me] Louise Harel M. Benoît Labonté	DM50
POPIR – Comité logement	M[me] Patricia Vianney	DM44
Prévention Sud-Ouest	M[me] Diane Lemon	DM14
Projet Montréal	M. Richard Bergeron	DM32
Projet Ville en santé de Westmount	M[me] Patricia Dumais M[me] Jenny Paton	DM87
Pro-Vert Sud-Ouest	M[me] Nicole Bastien M. Jean-Christophe Lessard	DM56
QuébecKyoto	M. Arthur Sandborn	DM19
Québec solidaire Saint-Henri–Sainte-Anne	M[me] Françoise David M. Frédéric Jones M. William Sloan	DM40

Regroupement des organismes pour les aînés et aînées du Sud-Ouest de Montréal (ROPASOM)	M[me] Huguette Roy	DM18
Regroupement économique et social du Sud-Ouest	M. Guy Biron M. Pierre Morrissette	DM54 DM54.1
Regroupement information logement	M[me] Amélie Richard M[me] Valérie Simard	DM23
Selby Campus inc.	M. Roland Hakim	DM47
Société de développement Lac-à-la-Loutre	M. Jacques Béïque M. Jean Fortier	Verbal DM100.1
Société de transport de Montréal	M. Jacques Bussières M. Michel Labrecque M. Michel Tremblay	DM45
Solidarité Saint-Henri	M. Denis Lévesque M[me] Maggie St-Georges	DM43 DM43.1
Table de travail Turcot	M. Jean Décarie	DM2 DM2.1
Transport 2000 Québec	M[me] Michelle Delisle-Boutin M. Normand Parisien	DM55 DM55.1
Ville de Côte-Saint-Luc	M[me] Dida Berku	Verbal DM89.1
Ville de Montréal	M. André Lavallée M. Gérald Tremblay	DM82 DM82.1
Ville de Montréal-Ouest	M. Campbell Stuart	DM73 DM73.1
Ville de Westmount	M[me] Karin Marks M[me] Johanne Poirier	DM30 DM30.1

Au total, 105 mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont 79 ont été présentés en séance publique ainsi que 5 opinions verbales. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris les dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, mai 2007, 6 pages et annexes.

PR2 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mai 2007, 22 pages.

PR3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

- **PR3.1** *Étude d'impact*, rapport principal, décembre 2008, 435 pages.
- **PR3.2** *Annexes*, décembre 2008, pagination diverse et cartographie.
- **PR3.3** *Correspondance précisant, entre autres, le contenu de* l'addenda 2, 4 mars 2009, 2 pages.
  - **PR3.3.1** Addenda 2 – *Complément d'information et réponses à certaines questions de l'*addenda *1*, février 2009, 20 pages et annexes.
- **PR3.4** *Résumé*, février 2009, 79 pages.
  - **PR3.4.1** *Summary Environmental Impact Study*, mars 2009, 79 pages.
- **PR3.5** *Plan de géométrie du projet de reconstruction du complexe Turcot*, 19 novembre 2008, 1 carte.

PR4 Ne s'applique pas.

PR5 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 11 juillet 2008, 11 pages.

- **PR5.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur – Série 2*, 15 août 2008, 4 pages.

PR5.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et de l'ACEE* – Addenda *1*, décembre 2008, 64 pages et annexes.

PR5.3 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur – Série 3*, 23 mars 2009, 10 pages.

PR5.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information sur les sols contaminés en réponse à la 3e série de questions* – Addenda *3*, avril 2009, 17 pages et annexes.

PR6 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 22 mai 2008 au 12 mars 2009, pagination diverse.

PR6.1 *Avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, pagination diverse.

PR7 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 13 mars 2009, 4 pages.

PR8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

PR8.1 *Documentation relative à l'évaluation environnementale de site – Phase I, déposée dans le contexte du projet.*

PR8.1.1 DESSAU-SOPRIN INC. *Évaluation environnementale de site – Phase I*, rapport final, mai 2004, 53 pages et annexes.

PR8.1.2 DESSAU-SM INC. *Mise à jour – Texte et annexes A, B, C*, rapport sectoriel, mars 2008, 30 pages et annexes.

PR8.1.3 DESSAU-SM INC. *Mise à jour – Annexes D, E, F*, mars 2008, pagination multiple.

PR8.2 DESSAU-SOPRIN INC. *Rapport de vérification diligente, acquisition de la cour Turcot du Canadien national*, rapport final, août 2003, 84 pages et annexes.

PR8.2.1 DESSAU-SOPRIN INC. *Rapport de vérification diligente, acquisition de la cour Turcot du Canadien national*, volume II, annexes 3 à 6, août 2003, pagination multiple.

PR8.3 DESSAU INC. *Caractérisation environnementale complémentaire*, rapport final, novembre 2008, 31 pages et annexes.

PR8.4 DESSAU INC. *Résultats des travaux de caractérisation complémentaire des sols*, 10 pages et annexes, 5 décembre 2008.

PR8.5 CIMA+ et SYNECTICS. *Évaluation de sécurité routière du concept de la révision 1.1*, mars 2009, 34 pages et annexes.

PR8.6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions concernant la planification gouvernementale, le développement durable, le transport collectif et actif ainsi que le logement abordable*, avril 2009, 7 pages et cartes.

PR8.7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation de l'impact sonore cumulatif de sources routière et ferroviaire en période d'exploitation*, mai 2009, 30 pages et annexes. (Le volet qualité de l'air se trouve dans le document DA70.)

Par le promoteur

DA1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans du réseau existant et du projet retenu*, 6 mai 2009, 2 plans.

DA1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans modifiés du réseau existant et du projet retenu*, 13 mai 2009, 2 plans.

DA2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Document synthèse de l'étude d'impact.*

DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan du projet, identification du dessin M2-01-01 D02*, 7 mai 2007.

DA4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet*, 11 mai 2009, 82 pages.

DA5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation des sous-phases du projet – Maintien de la circulation*, non paginé.

DA5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du phasage des travaux*, non paginé.

DA6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans et figures affichés dans la salle d'audience*, 7 pages.

DA7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans précis du nombre et de la largeur des voies de l'autoroute 720 à la hauteur de Cazelais*, 11 mai 2009, 2 plans.

DA8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau de la largeur des trottoirs actuels et futurs*, 1 page.

DA9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'intégration et d'aménagement urbain*, mai 2009, 115 pages.

DA10 OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE. *Définition du transport collectif*, extrait du *Grand dictionnaire terminologique* de l'Office de la langue française, 2008, 1 page.
[En ligne : www.granddictionnaire.com]

DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan régional des émissions*, 1 page.

DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Exercice de transfert modal potentiel : identification du bassin d'usagers ; secteurs d'origine ; secteurs de destination ; volume d'échanges ; résultats globaux ; résultats centre-ville ; effet net sur le réseau routier ; bilan routier au centre-ville*, non paginé.

DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour du tableau 6.1 : synthèse des résultats. Évaluation de sécurité routière de la révision 1.1* (voir le document PR8.5), p. 28 à 32.

DA14 CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Note technique relative à la proposition de M. Pierre Brisset*, 18 décembre 2007, 2 pages et croquis.

DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Trame des hauteurs de chaussée pour le complexe Turcot ; le secteur Turcot ; le secteur de l'autoroute 720 ; le secteur De La Vérendrye ; le secteur de l'autoroute 20 ; le secteur Angrignon ; le secteur Montréal-Ouest*, 14, 24 avril et 1er mai 2009, 7 plans.

DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents des présentations suivantes :*

- *Débit journaliers moyens 2016 — Scénario* statu quo *et débits journaliers moyens 2016 —* Statu quo *et projet.*
- *Impacts du projet Bonaventure sur le complexe Turcot — Demande PPAM, horizon 2016.*
- *Gestion du bruit et de la poussière durant la construction. Suivi du bruit et de la poussière pendant les travaux.*
- *Évaluation de la sécurité routière. Actions pour l'amélioration de la sécurité routière : historique des accidents.*
- *Localisation des stations de mesure d'air ambiant.*
- *L'enquête O-D 2003 de la région de Montréal.*
- *Impact de l'autoroute 30 (PPAM 2016).*
- *La politique québécoise de transport collectif (2006) : un engagement pour l'amélioration et le développement du transport collectif.*
- *La politique québécoise de transport collectif dans la région de Montréal : des investissements majeurs.*
- *Le transport collectif dans la région de Montréal : bilan des investissements.*
- *Le transport collectif dans la région de Montréal : bilan des investissements sur l'île de Montréal.*
- *Simulation et photo de la situation actuelle et plans de l'arrière de la rue Cazelais Nord : hypothèse avec le maintien de certains bâtiments.*

DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Provenance des données de recensement. Références bibliographiques* (extrait du document PR3.1), 1 page.

DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Quatre clips de simulations : Turcot–La Vérendrye, Turcot 360, Turcot complet et l'autoroute 20 Est vers Décarie Nord.* [En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/grands_projets/trouver_grand_projet/complexe_turcot#trace]

DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau de la répartition des coûts.*

DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modèles d'évaluation des émissions polluantes et des gaz à effet de serre.* [En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/modele_evaluation_emissions_polluantes_ges]

DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal. Scénario prévisionnel 2026 tendanciel*, juillet 2007, 59 pages.

DA22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Coupes types projetées et situation actuelle près du centre Gadbois*, 8 avril 2009, 3 figures.

DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Profils longitudinaux des voies de l'ensemble du complexe Turcot. Avant-projet préliminaire.*

DA24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation des sols contaminés : plans historiques et photos aériennes*, non paginé.

DA25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et DESSAU-SM INC. *Vues en plan du maillage des niveaux de contamination des sols de la cour Turcot*, 2005.

DA26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et DESSAU-SM INC. *Coupe stratigraphique des types et du niveau de contamination du sol dans la cour Turcot*, 27 mars 2009.

DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Photos de l'autoroute 15 dans le secteur De La Vérendrye*, non paginé.

DA28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur la qualité de l'air – Méthodologie et résultats*, non paginé.

DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur l'évaluation des impacts sur la santé des personnes résidant à proximité*, non paginé.

DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur la gestion des terrains contaminés du complexe Turcot*, 30 pages.

DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carrefour des échanges commerciaux du Québec avec les États-Unis et trait d'union entre des pôles importants d'activité économique*, 2 pages.

DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Pont du canal de Lachine – centre Gadbois. Préconcept architectural*, 16 mars 2009, non paginé.

DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparent relatif à l'impact du projet sur le réseau local, A-720 (PPAM 2016)*, 1 page.

DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents relatifs à la cartographie des îlots de chaleur. Image du 8 juin 2001 (journée normale) et image du 11 août 2001 (canicule)*, 2 pages.

DA35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet lors des rencontres d'information et de consultation du mois de septembre 2007*, 17 septembre 2007, 44 pages.

DA35.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tableau complémentaire à la présentation Power Point de l'analyse multicritères*, 14 décembre 2005, 1 page.

DA36 CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Note technique et tableau des quantités des principaux matériaux nécessaires à la reconstruction (béton, ciment, bitumineux, acier) et déplacements de camions dans le chantier*, 14 mai 2009, 2 pages.

DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Climat sonore projeté. Zone 2 — Côte-Saint-Paul, secteur Gadbois/Cazelais*, 2 figures.

DA38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes interactives du secteur Greene actuel et proposé*, 2 figures.

DA39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Exemple d'écran antibruit de saules*, 2 figures.

DA40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Extrait du *Rapport d'étape 1. Étude d'opportunité, section 3.3 : sécurité routière*, décembre 2002, p. 33 à 50.

DA41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation de la sécurité routière. Actions pour l'amélioration de la sécurité routière*, 1 figure.

DA42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de l'effet « îlots de chaleur »*, 8 pages.

DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Note d'information relative au partenariat public-privé*, 2 pages.

DA44 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Photographies aériennes : 780 Saint-Rémi et centre Gadbois*, 2 photos.

DA45 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans techniques : 605295A APP AO piles Vérendrye et 605295A APPC Geom 01-Rév. 1.1*, 2 plans.

DA46 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contenu normatif – Complément à la norme. Profil en travers urbain*, extrait, 15 juin 2005, p. 3 et 4.

DA47 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contenu normatif. Profil en travers en milieu rural (type A), autoroute à quatre voies en milieu urbain*, extrait, 15 juin 2005, n^{os} 001, 008, *Musoirs d'entrée et de sortie d'autoroute une voie et deux voies*, extrait, 15 septembre 1993, n^{os} 011 et 012.

DA48 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation du potentiel de transfert modal. Note technique*, 19 mai 2009, 10 pages.

DA49 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information sur la mesure d'atténuation n° 19 mentionnée dans l'étude d'impact sur l'environnement. Étude sur les mesures préférentielles pour autobus*, 21 mai 2009, 2 pages.

DA50 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Évaluation comparative des scénarios de relocalisation du stationnement desservant le complexe sportif Gadbois*, version finale, 18 juin 2008, 61 pages.

DA51 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Armature en matériaux composites*, octobre 2008, non paginé.

DA52 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Coupe type – Secteur rue Lenoir, sections A-A, B-B et C-C*, 14 mai 2009, 3 plans.

DA53 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Coupe type – Phasage des travaux*, non paginé.

DA54 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Photos aériennes Angrignon, Cazelais et De Richelieu*, 3 plans.

DA55 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Rapport d'étude. 780 Saint-Rémi – Lofts pour artistes. Transformations pour l'implantation du nouvel échangeur Turcot*, 22 mai 2009, 2 pages et annexe.

DA56 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Centre Gadbois*, 14 mars 2008, 11 pages.

DA57 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation sur la modélisation des émissions de sources routières dans la région de Montréal*, mai 2009, 17 pages.

DA58 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rencontre avec la Ville de Montréal et les différents organismes*, 3 pages.

DA59 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroutes/Échangeurs – Étude de cas*, 8 mai 2009, pagination diverse.

DA60 CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Note technique sur les travaux relatifs à la démolition des structures de nuit dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot*, 25 mai 2009, 3 pages.

DA61 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des cliniques d'information pour les locataires et propriétaires potentiellement touchés par les acquisitions, 3-4 mars 2009*, mai 2009, 7 pages et annexes.

DA62 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique concernant la gestion des vibrations lors de travaux routiers réalisés par le ministère des Transports*, mai 2009, 1 page.

DA63 CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Note technique — Estimation préliminaire du nombre de camions nécessaires à l'acheminement des principaux matériaux pour le projet de reconstruction du complexe Turcot – Secteur Cazelais*, 14 mai 2009, 2 pages.

DA64 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Écran antibruit végétalisé (écran de saules)*, révision 28 mai 2009, 2 pages.

DA65 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction routière. Mesures d'atténuation environnementales temporaires*, Les Publications du Québec, tome II, chapitre 9, 30 octobre 2008, p. 1 à 36.

DA66 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Préparation des avant-projets préliminaire et définitif pour la reconstruction des quatre échangeurs du projet complexe Turcot et le déplacement des voies de l'autoroute 20. Analyse de la faisabilité d'une section d'autoroute souterraine dans le secteur De La Vérendrye*, 27 mai 2009, 9 pages et annexe.

DA67 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses à des questions posées en première partie d'audience publique relatives à la circulation de transit et aux motifs des usagers de l'échangeur Turcot*, 29 mai 2009, 3 pages.

DA68 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et GESTION TECSULT/BPR. *Émissions de gaz à effet de serre (GES), estimation préliminaire et approche de compensation*, mai 2009, 6 pages et annexes.

DA69 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Variations de débits tous véhicules sur les liens locaux existants seulement. Période de pointe du matin 2016 (6 h-9 h). Comparaison des scénarios : projet versus référence*, 1er juin 2009, 1 plan.

DA70 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et DESSAU-SOPRIN INC. *Qualité de l'air*, rapport sectoriel, version finale révisée, juin 2009, 69 pages.

DA71 MINISTÈRE DES TRANSPORTS et RISCAN. *Évaluation des impacts sur la santé humaine*, rapport final révisé, 1er juin 2009, 36 pages.

DA72 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Communiqué sur la disponibilité pour consultation d'une maquette physique tridimensionnelle du complexe Turcot projeté*, 5 juin 2009, 1 page.

DA72.1 *Photos de la maquette*, 3 photos.

DA73 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Capacité supplémentaire du doublement des voies dans la bretelle de l'autoroute 720 pour l'autoroute 15 Nord et incidence sur le projet (géométrie, sécurité…)*, 2 pages.

DA74 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des documents déposés par le promoteur classés par thème*, 14 pages.

DA75 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ajout d'une voie ferroviaire*, 19 juin 2009, 1 figure.

DA75.1 CANADIEN NATIONAL. *Lettre du directeur des Services techniques adressée au ministère des Transports concernant l'emprise temporaire nécessaire dans le cadre de la construction d'une voie ferrée temporaire à Turcot*, 18 juin 2009, 1 page.

DA76 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectifications relatives aux mémoires DM2, DM3, DM62, DM70 et DM71*, séance du 15 juin 2009, 2 pages.

DA77 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectifications relatives aux mémoires DM21, DM23, DM39, DM50, DM61, DM73*, séances du 16 juin 2009, 2 pages.

DA78 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparent relatif aux espaces de verdissement (300 000 mètres carrés) dans le projet Turcot*, 1 page.

DA79 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectifications relatives aux mémoires DM11, DM17, DM19, DM21, DM34, DM42, DM44, DM47, DM49, DM50, DM58, DM59, DM65, DM69, DM72, DM81, DM85, DM86, DM90 et DM94*, séances des 16, 17, 18 et 19 juin 2009, 9 pages.

DA80 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectifications relatives aux mémoires DM2, DM4, DM9 à DM12, DM14, DM15, DM17 à DM27, DM37 à DM40, DM42, DM44, DM46, DM47, DM50, DM52 à DM54, DM56, DM57, DM60 à DM63, DM65, DM68 à DM72, DM76, DM78, DM81, DM86 à DM88, DM90, DM92, DM96, DM98, DM103, DM106*, 22 juillet 2009, 34 pages.

DA81 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité de mesures de mitigation pour autobus – Implantation de mesures préférentielles dans le corridor de l'autoroute 20*, version finale, juillet 2009, 109 pages et annexes B, C et D.

DA81.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'opportunité de mesures de mitigation pour autobus – Implantation de mesures préférentielles dans le corridor de l'autoroute 20. Figures (chapitre 9) et annexe A*, version finale, juillet 2009.

Par les personnes-ressources

DB1 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL. *Le transport urbain, une question de santé. Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, 2006, 132 pages.
[En ligne : www.santepub-mtl.qc.ca]

DB2 AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DE RÉSEAUX LOCAUX DE SERVICES DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX. *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)*, juin 2005, p. 125 à 132.

DB3 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de transport 2008*, 221 pages.

DB4 VILLE DE WESTMOUNT. *Modalité de construction*, 1 page.

DB5 Jiu-Chiuan CHEN et Joel SCHWARTZ. « Neurobehavioral Effects of Ambient Air Pollution on Cognitive Perfomance in US Adults », *NeuroToxicology* 30, 2009, p. 231 à 239.

DB6 S. Franco SUGLIA *et al.* « Association of Black Carbon with Cognition Among Children in a Prospective Birth Cohort Study », *American Journal of Epidemiology*, vol. 167, n° 3, 2008, p. 280 à 286.

DB7 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme de Montréal*, novembre 2004, 273 pages et annexes.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme]

DB8 VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, avril 2005, 115 pages.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB8.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Synthèse*, avril 2005, 18 pages.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB8.2 VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. En bref*, avril 2005, 2 pages.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB9 VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Phase 2007-2009*, 112 pages.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB9.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Phase 2007-2009. Version synthèse*, 39 pages.
[En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB9.2 VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise. Phase* 2007-2009. *En bref*, dépliant à 4 volets. [En ligne : www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB10 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL et VILLE DE MONTRÉAL. *Indicateurs de l'état de l'environnement. Bilan pour la période 2003-2006*, 104 pages.
[En ligne : www.cremtl.qc.ca et www.ville.montreal.qc.ca/developpementdurable]

DB11 AÉROPORTS DE MONTRÉAL et AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Projet services ferroviaires passagers entre le centre-ville de Montréal, l'Aéroport Montréal-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île de Montréal*, 14 mai 2009, 21 pages.

DB12 SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Note relative à l'élaboration des voies réservées pour autobus*, 13 mai 2009, 1 page.

DB13 VILLE DE MONTRÉAL. *Règlements sur le bruit, arrondissements Sud-Ouest (Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce et Verdun)*, règlement de la Ville de Montréal sans modification.

DB14 Osama HUNAIDI. « La vibration des bâtiments sous l'effet de la circulation », *Solution construction*, n° 39, article de l'Institut de recherche en construction, 6 pages. [En ligne : www.irc.nrc-cnrc.gc.ca/pubs/ctus/39_f.html]

DB15 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique concernant l'état d'avancement consécutif à la mise en œuvre du* Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du Québec, 26 mai 2009, 2 pages.

DB16 VILLE DE LACHINE. *Règlement n° R-2535-9 sur les nuisances*, entré en vigueur le 25 novembre 2001, 15 pages et annexe. *Règlement n° 2535-11 modifiant le Règlement n° R-2535-9 sur les nuisances*, entré en vigueur le 18 février 2007, 4 pages.

DB17 ARRONDISSEMENT DE LASALLE. *Règlement n° 2191 concernant la paix, l'ordre, le bon gouvernement, le bien-être en général et les nuisances et abrogeant le Règlement 1203 et ses amendements*, janvier 2008, 19 pages. *Règlement n° 2192 concernant les nuisances et plus particulièrement le bruit*, janvier 2008, 5 pages.

DB18 AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL. *Impacts spécifiques des projets d'infrastructures autoroutières en milieu urbain densément peuplé sur les conditions de vie et de santé*, document préparé pour le projet de reconstruction du complexe Turcot en réponse à une question du public lors de la phase d'information du BAPE, 2009.

DB19 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions de la commission concernant le bruit*, 12 juin 2009, 2 courriels.

DB20 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse à une question posée en première partie d'audience publique concernant le pouvoir d'intervention de la Ville de Montréal advenant un non-respect de la réglementation municipale relative au bruit au cours des travaux*, 30 juin 2009, 2 pages.

Par les participants

DC1 Pierre GAUTHIER. *Question relative au dépôt de documents techniques*, 11 mai 2009, 2 pages.

DC2 Pierre BRISSET. *Proposition du ministère des Transports pour les phases 1, 2, 3 et 4*, 1 page.

DC3 CONSORTIUM SNC-LAVALIN/CIMA+. *Coupes types projetées et situation actuelle près du centre Gadbois déposées par monsieur Pierre Fréchette*, 8 avril 2009, 3 figures.

DC4 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL. *Débat entourant la réfection de l'échangeur Turcot.*
[En ligne : www.cnu.org/highways]

DC5 CHAIRE EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL. *Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine : quelques expériences nord-américaines et européennes. Études et recherches en transport*, mars 2006, 127 pages.

DC6 *Questions du public transmises à la commission*, du 16 au 21 mai 2009.

DC7 Pierre BRISSET. *Maintien de la circulation*, 9 juillet 2009, 8 pages.

DC8 Pierre BRISSET. *Questions de réalisation*, 26 juillet 2009, 2 pages et annexes.

Par la commission

DD1 CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN. *Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute Est-Ouest à Montréal*, document déposé à la commission d'enquête sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal sous la cote DA50, octobre 1971, 69 pages.

Les demandes d'information de la commission

DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de document adressée à M. Hunter Harrinson du Canadien national, concernant l'étude géotechnique sur la stabilité de la falaise Saint-Jacques*, 21 mai 2009, 1 page et annexe.

DQ1.1 CANADIEN NATIONAL. *Réponse à la demande DQ1*, 26 mai 2009, 1 page.

DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions des participants adressées à M. Alain-Marc Dubé du ministère des Transports*, 22 mai 2009, 13 pages.

DQ2.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ2*, juin 2009, 28 pages.

DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports sur l'éclairage des infrastructures, les espaces verts, l'intégration artistique et la qualité de l'air*, 22 mai 2009, 3 pages.

DQ3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ3*, juin 2009, 7 pages.

DQ4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs sur le transport du smog en fonction du déplacement des masses d'air dans le couloir Windsor-Québec*, 22 mai 2009, 1 page.

DQ4.1 MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARC. *Réponse à la question du document DQ4*, 2 juin 2009, 4 pages.

DQ5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de documents adressée au ministère des Transports, concernant l'étude portant sur l'implantation de mesures préférentielles en transport collectif et l'étude géotechnique sur la stabilité de la falaise Saint-Jacques*, 28 mai 2009, 1 page.

DQ5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la demande du document DQ5*, 5 juin 2009, 5 pages.

DQ6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de documents ou références adressée à M^me^ Rohini Perris de l'Association pour la santé environnementale, les hypersensibilités et les allergies du Québec*, 2 juin 2009, 1 page.

DQ6.1 ASSOCIATION POUR LA SANTÉ ENVIRONNEMENTALE DU QUÉBEC. *Réponse à la demande du document DQ6*, 31 pages.

DQ7 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Montréal sur l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*, 22 juin 2009, 1 page.

DQ7.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du document DQ7*, 6 juillet 2009, 2 pages et annexe.

DQ8 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports*, 26 juin 2009, 3 pages.

DQ8.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ8*, 8 juillet 2009, 5 pages et annexes.

DQ9 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions supplémentaires adressées à la Ville de Montréal sur l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques*, 29 juin 2009, 1 page.

DQ9.1 VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du document DQ9*, 6 juillet 2009, 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.*

DT1 Séance tenue le 11 mai 2009 en soirée à Montréal, 77 pages.

DT1.1 *Erratum* à la ligne 1339 du document DT1, lire « tuant » au lieu de « souvent », 1 page.

DT2 Séance tenue le 12 mai 2009 en après-midi à Montréal, 88 pages.

DT3 Séance tenue le 12 mai 2009 en soirée à Montréal, 98 pages.

DT4 Séance tenue le 13 mai 2009 en après-midi à Montréal, 63 pages.

DT5 Séance tenue le 13 mai 2009 en soirée à Montréal, 88 pages.

DT6 Séance tenue le 14 mai 2009 en après-midi à Montréal, 68 pages.

DT7 Séance tenue le 14 mai 2009 en soirée à Montréal, 107 pages.

DT8 Séance tenue le 15 juin 2009 en soirée à Montréal, 68 pages.

DT8.1 Traduction libre de la présentation des mémoires des Amis de Meadowbrook et de la Coalition verte, 15 juin 2009 en soirée, 11 pages.

DT9 Séance tenue le 16 juin 2009 en après-midi à Montréal, 62 pages.

DT10 Séance tenue le 16 juin 2009 en soirée à Montréal, 57 pages.

DT11 Séance tenue le 17 juin 2009 en après-midi à Montréal, 49 pages.

DT11.1 Traduction libre de la présentation du mémoire de M. Alexandre Carruthers, 17 juin 2009 en après-midi, 2 pages.

DT12 Séance tenue le 17 juin 2009 en soirée à Montréal, 58 pages.

DT13 Séance tenue le 18 juin 2009 en après-midi à Montréal, 48 pages.

DT13.1 Traduction libre de la présentation du mémoire de M^me^ Jody Negley, 18 juin 2009 en après-midi, 7 pages.

DT14 Séance tenue le 18 juin 2009 en soirée à Montréal, 67 pages.

DT14.1 Traduction libre de la présentation du mémoire de M. Derek Robertson, 18 juin 2009 en soirée, 7 pages.

DT15 Séance tenue le 19 juin 2009 en matinée à Montréal, 55 pages.

DT15.1 Traduction libre de la présentation du mémoire de M. Ron Goes, 19 juin 2009 en matinée, 1 page.

Bibliographie

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT et autres (2003). *Enquête origine-destination 2003. La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 26 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005). *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, 133 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2008). *Le Québec et les changements climatiques – Un défi pour l'avenir. Plan d'action 2006-2012*, 48 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 140 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1996). *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*, 124 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2000), *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal*, 81 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2006). *Le transport des personnes au Québec — Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens. La politique québécoise du transport collectif*, 59 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2008). *Du loisir à l'utilitaire — Le vélo, un moyen de transport à part entière*, 28 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2009). *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*, 89 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2007). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2005 et leur évolution depuis 1990*, 16 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2008). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2006 et leur évolution depuis 1990*, 15 p.

SMARGIASSI, A. (2005). « Est-ce que les personnes âgées de 60 ans et plus qui vivent sur des rues achalandées à Montréal sont plus à risque d'être hospitalisées

pour des problèmes respiratoires ? », *Rapport synthèse*, publication de santé publique de Montréal, vol. 8, n° 1, 4 p.

SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC (2003). *Programme AccèsLogis Québec. Information générale*, 52 p.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (2008). *Rapport sur le marché locatif. RMR de Montréal*, 35 p.

VILLE DE MONTRÉAL-OUEST (2009). *Plan d'urbanisme de Montréal-Ouest*, 54 p.

VILLE DE WESTMOUNT (2007). *Projet de plan d'urbanisme de Westmount*, 36 p.

Pages intérieures imprimées sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.